TREŚC:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 25 lipca 1935 r. | NR. 19/20

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie komunikacji na tle obecnej sytuacji bilansu handlowego

Prace, zapoczątkowane przez sfery gospodarcze Państwa, a w szczególności przez Związek Izb Przemysłowo - Handlowych nad dalszem jeszcze uaktywnieniem naszego bilansu handlowego, doprowadziły m. in. do sformułowania tezy, wysuniętej przez Związek Izb, a streszczającej się w zdaniu, że duże znaczenie dla dodatniego ukształtowania się bilansu handlowego może mieć rozbudowa sieci polskich linij okrętowych i zmniejszenie odpływu dewiz za przewóz morski obcemi linjami okrętowemi. Środkiem działania winno być koncentrowanie masowych ładunków idących w jednym kierunku, oraz zawieranie długoterminowych kontraktów z linjami okrętowemi w celu zapewnienia im odpowiednio wysokich ilości ładunków.

W sformułowanej w ten sposób tezie Związku Izb podkreśloną jest nietylko rola, jaką odgrywa polska marynarka handlowa z punktu widzenia bilansu handlowego, lecz również i wpływ, jaki transport morski ma na kształtowanie się bilansu płatniczego. O ile bowiem rozwój floty handlowej toruje lub usprawnia drogi wymiany towarowej — o tyle z drugiej strony eliminuje usługi obce, z natury rzeczy dosyć drogie i zapewnia przypływ wysokocennych nieraz dewiz, które w wypadku posługiwania się obcemi statkami nietylko do kraju nie przybywają, lecz przeciwnie nawet muszą być za pieniądz krajowy zakupywane.

Wynika więc z powyższego, że uwagi nasze muszą iść w dwóch kierunkach: 1) w kierunku określenia wpływu bezpośredniego, jaki polska flota handlowa może mieć na kształtowanie się bilansu handlowego, 2) w kierunku zbadania jej roli jako elementu doprowadzającego obce dewizy do kraju.

W zagadnieniu pierwszem podkreślić przedewszystkiem należy bardzo nikły tonaż naszej floty handlowej, który dopiero z chwilą rozpoczęcia eksploatacji nowo budowanych motorowców, a mianowicie m/s „Piłsudski“ i m/s „Batory“ przekroczy zaledwie 1 pro mille w stosunku do ogólnego tonażu światowego.

Nie ulega wątpliwości, że ilość tego tonażu jest niesłychanie niską i nie pozostaje w żadnym stosunku ani z naszym ogólnym handlem zamorskim, ani z wielkością terytorjum Państwa Polskiego, ani z ilością mieszkańców. W porównaniu z innemi państwami, pozostajemy na szarym końcu, o ile weźmiemy pod uwagę odnośne zestawienia procentowe. Niemniej jednak, licząc się z tym stanem faktycznym, musimy rozpatrzeć działalność obecnej floty handlowej pod dwoma kątami widzenia, a mianowicie pod kątem widzenia jej udziału w całokształcie naszego transportu morskiego, a więc praktycznie mówiąc w obrotach portów gdyńskiego i gdańskiego — oraz pod kątem widzenia obsługiwanych przez nią połączeń regularnych. Te rozumowania pozwolą nam na wyciągnięcie odpowiednich wniosków co do rozbudowy polskiej marynarki handlowej. Konkluzje nasze będą wychodziły poza tezę Związku Izb Przemysłowo - Handlowych, domagającą się jedynie rozszerzenia sieci polskich linij regularnych, czyli żeglugi regularnej z pominięciem żeglugi nieregularnej lub t. zw. trampów. W dalszych bowiem uwagach

będziemy mieli sposobność wskazać również i na znaczenie trampów dla intensyfikacji naszego handlu zagranicznego.

Udział naszej floty handlowej w obrotach obu portów polskiego obszaru celnego, tj. Gdyni i Gdańska, które będziemy określali mianem portów własnych — nie mógł przekroczyć pewnego nikłego odsetku, a to nietylko z uwagi na małą ilość tonażu, lecz również i ze względu na duży stały rozwój obrotów towarowych w tych portach, z którym to wzrostem nie idzie w parę rozwój naszej marynarki handlowej. Dlatego też widzimy, że stosunek ten, który dopiero w roku 1930 przekroczył 6,2% i osiągnął w r. 1932 najwyższą dotąd cyfrę, albowiem 9,3% ogólnych obrotów Gdyni i Gdańska, cofnął się w r. 1933, tak samo jak i w r. 1934, oscylując w obu tych latach około 7%. Wynika więc z powyższego, że od szeregu już lat, przeszło 90% obrotów w portach własnych obsługiwane są przez obcych armatorów i że wpływy za transport morski w 9/10 przeszło w częściach przechodzą do rąk obcych.

Już samo to porównanie jest argumentem o wybitnej treści i ciężarze gatunkowym, a to tembardziej, że udział bandery narodowej w obrocie portów własnych w innych krajach wyraża się minimalnie w 25% i dochodzi nawet do 65—70%. Np. bandera niemiecka obsługiwała porty niemieckie w r. 1929 w 53,2%, a w r. 1934 udział jej osiągnął już cyfrę 57,4%.

O wiele lepiej natomiast przedstawia się ten stosunek, biorąc pod uwagę udział naszej floty handlowej w obsłudze połączeń regularnych Gdyni i Gdańska z zamorską zagranicą. Na dniu 1 lipca rb. port gdyński posiadał 44 linij regularnych, a port gdański o 10 mniej, tj. 34. Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe obsługują z portu gdyńskiego następujące linje regularne: 1) do Antwerpji i Rotterdamu, 2) do Tallina i Helsingforsu, 3) do Sztockholmu i portów południowo - szwedzkich, 4) do Hamburga, 5) do portów Lewantyńskich (linja w stadjum organizacji), 6) do Londynu, 7) do Hull, 8) do Le Havre, 9) do New Yorku i Halifaxu. Jak więc widzimy obsługuje polska bandera, o ile chodzi o połączenia regularne portu gdyńskiego, przeszło 20% tych połączeń. Ponieważ powyższe linje regularne włączają również, z wyjątkiem linji do New Yorku i Halifaxu, port gdański — wynika z tego, że bandera polska obsługuje w Gdańsku 8 linij regularnych na ogólną ilość 34-ch, czyli że procent jej obsługi sięga 38% w porcie gdańskim. Ogółem zatem nasza marynarka handlowa obsługuje 29% połączeń regularnych obu własnych portów.

Fakt ten posiada swoją wielką doniosłość, albowiem głównie na linjach regularnych skupiają się wysokocenne przewozy, odgrywające dużą rolę nietylko z punktu widzenia wartości naszego handlu zagranicznego, lecz również i kierunku jego orjentacji. Również wpływy frachtowe za te przewozy są znacznie wyższe, niż za ładunki masowe, ekspedjowane za pomocą statków żeglugi nieregularnej, czyli trampów. Objaw ten jest zatem bardzo dodatni i pozwala na wyciągnięcie szeregu wniosków, o ile chodzi o rozwój sieci regularnych, będący, jak to wynika już z samego postulatu Związku Izb, jedną z naczelnych przesłanek aktywizacji naszego bilansu handlowego.

Pierwszą konkluzją, która się tu nasuwa, jest konkluzja cyfrowa. Jeżeli obecnie przy tak nikłym tonażu naszej floty handlowej obsługujemy 29% regularnych połączeń własnych portów, to niewątpliwie przy nieco większym niż trzykrotnym wzroście tej floty, moglibyśmy ogarnąć wszystkie połączenia regularne obu własnych portów. Wystarczyłoby zatem powiększyć naszą flotę handlową przez wybudowanie wzgl. nabycie jednostek dostosowanych do odpowiednich linij regularnych, by zapewnić sobie tak znakomity wpływ na obsługę tych linij, a co zatem idzie kontrolować we własnym transporcie wysokocenny eksport i import. Powyższa konkluzja cyfrowa jednak nie ma widoków tak łatwej realizacji, a to głównie z uwagi na silny kryzys żeglugowy i łączącą się z nim nadmierną podaż tonażu. W tej sytuacji niezmiernie utrudnione jest. jeżeli już wręcz niewykluczone, konkurować z istniejącą linją regularną, częstokrotnie bardzo zasobną pod względem materjalnym, lub mającą oparcie o silnego armatora zagranicznego. Dlatego też tembardziej na podkreślenie zasługuje dotychczasowa rozbudowa polskiej sieci linij regularnych, a sam ten fakt pozwala na pewien optymizm w odniesieniu do rozwijania tych możliwości w przyszłości.

Analizując tę możliwość, dostrzegamy przedewszystkiem w dotychczasowej strukturze polskich linij regularnych pewną równowagę w połączeniach daleko- i bliskomorskich. Wynika więc z tego, że nasze przedsiębiorstwa żeglugowe nie zapoznają ani znaczenia, ani możliwości realizacji bądź to linij dalekobieżnych, bądź to połączeń dowozowych i rozwozowych. Wśród 9 linij polskich (zaznaczyć przytem należy, że istnieje również linja 10-ta z portu rumuńskiego Constanca do Haiffy i Jaffy, której jednak nie wciągnęliśmy w orbitę niniejszych zainteresowań z uwagi na to, że nie obsługuje obrotów ani portu gdyńskiego, ani gdańskiego), posiadają dwie linje wybitnie charakter dalekobieżny (linje lewantyńska i amerykańska), dwie linje (do Londynu i Hullu) noszą charakter średniobieżnych, a pięć pozostałych są linjami dowozowemi wzgl. rozwozowemi. Dla orjentacji trzeba podkreślić, że pod linjami daleko- wzgl. średniobieżnemi rozumiemy nie podział z uwagi na dystans rejsów, lecz kryterjum mające na celu uzmysłowić, że linje te są połączeniami do t. zw. punktów końcowych, a więc portów, do których ostatecznie dociera towar eksportowany wzgl. z których przybywają artykuły im-

portowe, z nieznacznym jedynie udziałem tzw. ładunków tranzytowych wzgl. przeładowczych, dających w bardzo wielkim procencie zatrudnienie linjom dowozowo-rozwozowym.

Jeżeli więc mimo kryzysu żeglugowego można myśleć realnie o dalszej rozbudowie linij regularnych, to można sobie jedynie życzyć, by ta szczęśliwa równowaga sił, która przejawiła się w dotychczasowej ewolucji pomiędzy linjami końcowemi a dowozowo-rozwozowemi była utrzymana w dalszym ciągu — niewątpliwie bowiem zarówno w jednej, jak i drugiej dziedzinie jest dużo możliwości transportowych dla obsługi naszego handlu zagranicznego.

W rozbudowie linij daleko- wzgl. średniobieżnych, czyli jak je wyżej nazwaliśmy, końcowych możnaby wychodzić z praktycznych założeń tezy wysuniętej przez Związek Izb, zalecającej koncentrowanie jednokierunkowych masowych transportów, a to celem zapewnienia danej polskiej linji żeglugowej odpowiednio wysokiej ilości ładunków. Związek Izb zaleca przy tej sposobności zawieranie długoterminowych kontraktów, o których będzie mowa jeszcze w dalszym ciągu tych uwag.

Niestety skutkiem ustawicznej fluktuacji przepisów reglamentacyjnych, wywozowo-przywozowych, a w szczególności dewizowych, nie można badać kwestji tych połączeń jedynie na podstawie roczników handlu zagranicznego Polski i bieżących informacyj o kształtowaniu się naszych obrotów towarowych z zagranicą. Nie znaczy to jednak, ażeby danych studjów rynkowych w zupełności poniechać. Wprost przeciwnie, prace te idą swym nieprzerwanym ciągiem, a wynikiem ich jest nietylko ostatnio zadecydowana linja lewantyńska, lecz również i dalsze plany w tej dziedzinie. Jest rzeczą naturalną, że zarówno nasze ambicje, jakoteż i życzenia czynników gospodarczych widziałyby chętnie duże przyśpieszenie tych prac — nie zapominajmy jednak wyżej nakreślonych trudności reglamentacyjnych i zasadniczych przeszkód wejścia na szlaki dotychczas już obsługiwane przez armatorów obcych.

Zagadnienie koncentrowania ładunków masowych jest zagadnieniem par excellence exportowem i zależnem od konjunktury wywozowej do danego kraju. Niemniej jednak problem ten jest również zagadnieniem organizacyjno-przewozowem, a to w szczególności przy t. zw. eksporcie szlachetnym, odbywającym się za pomocą dużej liczby producentów krajowych. W tym ostatnim wypadku chodzi zatem o skupianie transportów z danego środowiska krajowego i o regularne kierowanie tych transportów do portów polskiego obszaru celnego. Zagadnieniu temu poświęcono w ostatnich czasach dużo uwagi. Niewątpliwie wysuwa się ono w dzisiejszej dobie na czoło zagadnień organizacyjnych naszego handlu zamorskiego. W dziedzinie importowej znalazło ono swe rozwiązanie przynajmniej pod względem zasady — natomiast w dziedzinie eksportu będzie się musiało znaleźć pod opieką zrzeszeń gospodarczych, lub takich instytucyj, jak Państwowy Instytut Eksportowy, o ile inicjatywa prywatna, wzgl. porozumienie ekspedytorów we wnętrzu kraju nie potrafi stworzyć zadowalającej organizacji. Problem ten dyskutowany jest obecnie pod nazwą zagadnienia wagonów zbiorowych, a ponieważ stanowi dużą całość techniczną dla samego siebie — ograniczamy się jedynie do naszkicowania jego zrębów i wpływu, jaki mieć może na tworzenie się polskiej sieci linij regularnych.

W rozbudowie połączeń dowozowo-rozwozowych kwestja tonażu, pod względem studjów nad doborem typu statku, najbardziej przydatnego dla obsługi danej linji, nie odgrywa tak dużej roli, jak w dziedzinie połączeń dalekobieżnych. Dlatego też z tego punktu widzenia studja nad temi linjami są o wiele łatwiejsze. Z drugiej jednak strony znaczną rolę odgrywają tu zjawiska konjunkturalne, oraz trudności reglamentacyjne. Przykładem tego może być otwarcie linji regularnej obsługiwanej w r. 1930 przez „Żeglugę Polską" do Rygi i konieczność jej zwinięcia po powstaniu przeszkód strukturalnych w towarowej wymianie polsko-łotewskiej. Niemniej jednak tonaż zatrudniany na linji dowozowo-rozwozowej może być z powodzeniem przerzucony na inny szlak, nie powodując tem samem straty wzgl. niemożliwości eksploatacji danego typu statku dla armatora.

Jest rzeczą samo przez się zrozumiałą, że poza powyższemi uwagami będą cennemi drogowskazami dla powiększenia polskich linij regularnych takie wskazówki, jak intensywność wymiany towarowej w stosunku do danego kraju, wartość towarów, a co zatem idzie i koszt transportu morskiego na danym szlaku, sezonowe nasilenie transportów i zamierzenia polityki kontyngentowej.

Kwestja ta jest tembardziej ważna, ile że w ostatnio zawieranych traktatach handlowych dostrzegamy coraz wyraźniejszą tendencję nietylko w kierunku równoważenia obopólnego importu i eksportu pomiędzy stronami kontraktującemi, lecz również i odpowiedni podział transportu morskiego. Ze strony przytem państw, posiadających nadmiar tonażu, tendencja ta idzie w kierunku zagwarantowania istniejących połączeń na przyszłość i uchronienia się w ten sposób od konkurencji bandery drugiego kontrahenta.

Wprawdzie od roku już przeszło ustawicznie porusza się zarówno na łamach publicystycznych, jakoteż i w inicjatywie pewnych międzynarodowych organizacyj, jak np. „The Baltic and International Maritime Conference" w Kopenhadze oraz International Shipping Conference w Londynie potrzebę i konieczność międzynarodowego porozumienia w materji dostosowania tonażu okrętowego do kur-

czących się obrotów handlu światowego — jednakże pewne oznaki coraz bardziej wskazują, iż porozumienie takie będzie dość trudne do osiągnięcia. W międzyczasie państwa morskie nietylko coraz bardziej wstępują na drogę udzielania dużych subwencyj żeglugowych (ostatnio Holandja i Anglja), lecz i skłaniają się również do stosowania czegoś w rodzaju aktu nawigacyjnego Cromwella z r. 1651, zastrzegającego wyłączność przewozów, a w szczególności importu dla bandery danego kraju. W tej sytuacji jesteśmy w położeniu, które możnaby nazwać z jednej strony łatwem, a z drugiej strony trudnem. Łatwem o tyle, ile że nie posiadamy dotychczas nadmiaru własnej floty handlowej — trudnem zaś z uwagi na nikły nasz import, oraz na żywotną potrzebę utrzymywania aktywności naszego bilansu handlowego, które to czynniki utrudniają w wysokim stopniu wysuwanie problemów żeglugowych na pierwszy plan w porozumieniach międzynarodowych.

Kwestja ta ma również duże znaczenie z punktu widzenia popierania polskiej żeglugi nieregularnej, czyli t. zw. trampingu. Na wstępie zaznaczyliśmy już, że w tej dziedzinie wyjdziemy poza ramy tezy Związku Izb, traktującej zasadniczo o żegludze regularnej. Czynimy to głównie z uwagi na tradycję, jaką odegrały trampy w rozwoju polskiej marynarki handlowej. Badały one nowe szlaki i przygotowywały teren pod przyszłe linje regularne. Nie ulega wątpliwości, że potrafią spełniać to zadanie w dalszym ciągu. Dużo się wprawdzie mówi obecnie o wszechświatowym kryzysie trampingu — kryzys ten jednak ma raczej podłoże strukturalne, niż organiczne. Tramping nie kończy się jako jedna z form transportu morskiego, a przechodzi jedynie duże przeobrażenia z punktu widzenia jego przystosowania do powojennych przewozów morskich. Dotychczasowy typ uniwersalnego statku, przeznaczanego do transportów wszelakiego rodzaju — ustępuje miejsca statkowi specjalnemu dostosowanemu do przewozów tego lub innego rodzaju towarów. Dlatego też nie należy się obawiać, że z chwilą zmodernizowania naszego trampingu, tj. zastąpienia obecnych starych i drogich w eksploatacji statków, jednostkami nowemi, zbudowanemi pod kątem widzenia przewozów zasadniczych artykułów, które Polska eksportuje, jak np. drzewo, węgiel, zboże, nafta itp. — trampy nasze będą w dalszym ciągu spełniały swą dawną rolę.

Osobnego omówienia wymaga, jak to już wyżej zaznaczyliśmy, kwestja zawierania długoterminowych umów, zalecanych przez Związek. Z czysto kupieckiego punktu widzenia uznać należy tę formę za mogącą rodzić pewne niebezpieczeństwo dla kalkulacji eksportowej. Sama myśl jednak, wzorowana zresztą na ostatnich posunięciach narodowego gospodarstwa niemieckiego, jest celową i pożyteczną dla rozwoju marynarki handlowej.

Przechodzimy obecnie do drugiego zasadniczego zagadnienia, a mianowicie badania roli polskiej marynarki handlowej jako instrumentu, doprowadzającego obce dewizy do kraju.

Nie ulega wątpliwości, że również i tutaj mały stosunkowo obecny tonaż polskiej floty handlowej nie pozwala na uwypuklanie tego wpływu w takich rozmiarach, jak to się dzieje w innych krajach. Przypływ dewiz zagranicznych wyraża się pod obcemi banderami w setkach miljonów złotych, a znaczenie tego źródła ujawnia się w szczególności w tych krajach, w których istnieją przepisy reglamentacyjno-dewizowe. Pouczającym pod tym względem przykładem są Niemcy, które wprowadziły cały aparat techniczny i rozliczeniowy dla wpływów dewizowych, uzyskiwanych przez niemiecką flotę handlową i potrafiły aparat ten wykorzystać, bądź to dla pomocy swojego przemysłu, bądź to celem popierania własnej bandery.

W naszych warunkach cyfry tych wpływów są dosyć skromne. Niemniej jednak cyfry relatywne, a więc przypływ dewiz obliczony w stosunku do jednostki tonażu brutto, świadczą bardzo korzystnie o roli, jaką spełnia w tej dziedzinie polska marynarka handlowa.

Jeżeli w tych rozważaniach powrócimy do stwierdzenia początkowego, iż polska marynarka handlowa uczestniczy jedynie w około 7% obrotach portów własnych, to możemy przyjąć hipotezę, iż rok rocznie wywozimy za około 75 miljonów złotych dewiz.

Reasumując powyższe uwagi, skonkretyzować można następujące tezy dotyczące komunikacji morskiej z punktu widzenia obecnej sytuacji bilansu handlowego:

1) Ponieważ bilans handlowy odgrywa przeważającą rolę w polskim bilansie płatniczym — pozostają wpływy z frachtów morskich jedną z tych nielicznych pozycyj bilansu płatniczego, którą można wydatnie zwiększyć, a to tembardziej, że relatywne wpływy dewizowe obliczone na jednostkę tonażową należą pod banderą polską do rzędu najwyższych w porównaniu z innemi krajami.

2) Dotychczasowe wyniki polskiej floty handlowej stwierdzają jej dodatnią rolę w utrzymaniu wzgl. powiększaniu eksportu na rynkach zamorskich.

3) Mimo obecnych trudności konjunkturalnych i kryzysowych istnieją możliwości rozbudowy sieci polskich linij regularnych.

4) Rozbudowa ta powinna iść, tak jak dotychczas, drogą równomiernej rozbudowy połączeń bezpośrednich, oraz połączeń dowozowo-rozwozowych.

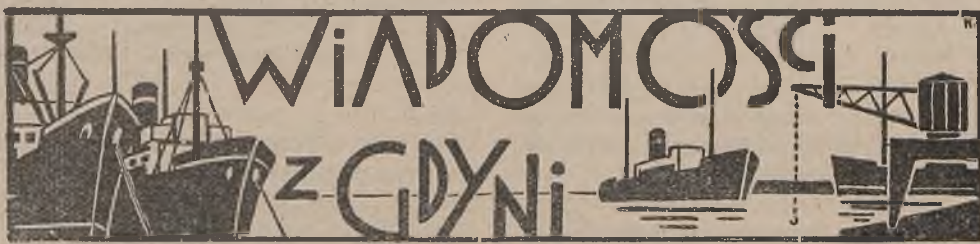
5) Zwiększenie sieci połączeń dowozowo-rozwozowych może nastąpić również drogą stworzenia polskiej flotyli statków motorowo-

żaglowych, pracującej w porozumieniu z dotychczasowemi polskiemi przedsiębiorstwami żeglugowemi.

6) Poza żeglugą regularną należy dążyć do rozbudowy żeglugi nieregularnej, a to drogą modernizacji tonażu, oraz stworzenia odpowiednich warunków, celem zainteresowania inicjatywy prywatnej rozwojem tej żeglugi, oraz zapewnienia jej stałego dopływu ładunków masowych.

7) Celem zorganizowania jednokierunkowych ładunków masowych winny Izby Przemysłowo-Handlowe patronować porozumieniu ekspedytorów swojego okręgu i nadzorować działalność powstałych w tym celu zrzeszeń.

Dr Tadeusz Bierowski.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 23 lipca odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydjum Izby.

Podczas tego posiedzenia uchwalono w związku z wyborami do Sejmu zwołać na dzień 1 sierpnia nadzwyczajne zebranie plenarne dla wyboru 43 delegatów do Zgromadzeń Okręgowych, położonych w okręgu naszej Izby. Na ten sam dzień Prezydjum uchwaliło zwołać zwyczajne plenarne zebranie Izby, porządek dzienny którego również został na tem posiedzeniu ustalony. Będzie on m. in. zawierał sprawozdanie Komisji Rewizyjnej Izby z wykonania budżetu w roku ubiegłym oraz sprawozdania z dotychczasowych prac stałych Komisyj Izbowych.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ

W dniu 18 lipca br. odbyło się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni posiedzenie konstytucyjne Izbowej Komisji Morskiej.

Posiedzenie zagaił Prezes Izby p. Stanisław Tor, podnosząc znaczenie prac Komisji Morskiej, w którejześrodkowywać się powinny prace nad całokształtem polskich zagadnień morskich. Z faktu, że Polska posiada tylko jeden port, którego znaczenie dla gospodarstwa kraju wciąż wzrasta, wynika różnorodność zadań, stojących przed Komisją. Potwierdzenie znaczenia Gdyni dla życia gospodarczego Polski znajdujemy w fakcie, że około 40% całego obrotu Polski z zagranicą przechodzi przez port gdyński. W dalszym ciągu swego przemówienia p. Prezes Tor podkreślił znaczenie polskiej marynarki handlowej dla rozwoju handlu zamorskiego Polski i wskazał na niedostateczność jej udziału w przewozach towarów importowanych i eksportowanych. Gdy udział własnej bandery państwowej w portach morskich normalnie ocenia się na 25%, to udział bandery polskiej w portach polskiego obszaru celnego stanowi zaledwie 7%, tymczasem ten sam udział Niemiec we własnych portach sięga 57%. W tych warunkach niezbędny jest ze strony Komisji Morskiej wielki wysiłek i inicjatywa.

Na propozycję Prezesa Tora wybrano jednogłośnie na przewodniczącego Komisji Morskiej p. Radcę Juljana Rummla, a na zastępców Wiceprezesa Izby p. F. Kollata i Radcę Izby p. L. Byczkowskiego.

W dalszym ciągu obrad Komisji wysłuchano referatu Wicedyrektora Izby p. Kawczyńskiego o pracach nad reformą i usprawnieniem funkcjonowania rzeczoznawstwa portowego. Już w najbliższym czasie wydane będą nowe przepisy dla rzeczoznawców od miary i wagi towarów, którzy w przyszłości będą nosili nazwę zaprzysiężonych wagowych i mianowanych talimanów. Nowe przepisy ureguluja również sprawę zatrudnienia personelu pomocniczego. Podane przez p. Dyrektora Kawczyńskiego wytyczne pracy rzeczoznawców przyjęte zostały przez Komisję Morską, która wkrótce ma się zebrać ponownie dla zatwierdzenia wspomnianych wyżej nowych przepisów.

Następnie korespondent Izby Dr T. Bierowski wygłosił referat p. t. „Zagadnienia komunikacji morskiej w związku z sytuacją bilansu handlowego". Temat, opracowany przez Dra Bierowskiego, znajduje się w ścisłej łączności z pracami, przedsięwziętemi przez czynniki rządowe przy współpracy samorządu gospodarczego nad aktywizacją bilansu handlowego Polski.

Referat p. Dra T. Bierowskiego podaliśmy na innem miejscu. Zaznaczyć tutaj należy, iż końcowe wnioski referenta zostały przez Komisję przyjęte jednomyślnie, przyczem podkreślono, że będą one służyły do dalszych prac Izbowych.

KONFERENCJA MIĘDZYMINISTERJALNEJ KOMISJI DLA BADANIA WARUNKÓW EKSPORTU.

W dniu 19 bm. przybyła do Gdyni powołana przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu międzyministerjalna komisja, mająca za zadanie zbadanie aktualnych trudności, napotykanych przez eksporterów oraz ukształtowania się współpracy między handlem eksportowym a spedycją, bankowością, transportem etc. Komisja przesłuchała szereg przedstawicieli sfer gospodarczych z Gdyni i innych ośrodków okręgu naszej Izby, specjalnie w tym celu przez Izbę do Gdyni zaproszonych. Spodziewać się należy, iż zebrane przez Komisję materjały przyczynią się do wprowadzenia ułatwień w dziedzinie eksportu.

Komisja ta, pozostająca pod przewodnictwem dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego p. M. Turskiego prowadzi swe prace w Warszawie, pozatem przebywała w Łodzi: w Gdyni przesłuchanych było w dniu 19 i 20 bm., kilkadziesiąt firm eksportowych z Pomorza, oraz firmy pracujące w porcie.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w czerwcu br. *549.500 ton*, wobec 560.687 ton w maju br. oraz 550.044 ton w czerwcu ub. r.

Miesiąc sprawozdawczy jest 3-m z rzędu miesiącem b. r., w którym obroty towarowe portu wykazują spadek w porównaniu z analogicznemi miesiącami (kwiecień, maj i czerwiec) ubiegłego roku.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 1.9%-owy w porównaniu z obrotami osiągniętemi w ub. miesiącu maju oraz nieznaczny 0.09%-owy spadek w porównaniu z obrotami miesiąca czerwca 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich mies. czerwca br. złożył się przywóz zamorski — 81.401 ton oraz wywóz zamorski — 468.099 ton.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (81.401 ton) wykazuje 2.6%-owy spadek w porównaniu z przywozem miesiąca maja br. (83.603 ton) oraz 12.3%-owy wzrost w stosunku do przywozu zamorskiego w czerwcu 1934 roku (72.450 ton). Podkreślić należy tu w przeciwieństwie do eksportu niemal stałe utrzymywanie się tendencji wzrostu importu.

Spadek importu zamorskiego w czerwcu rb. w porównaniu z ub. mies. majem rb. spowodowały nast. poz. towarowe: owoce świeże — 1.283 t. (3.494 t.). skóry — 2.219 t. (2.761 t.), nasiona oleiste różne — 2.425 t. (5.085 t.), bawełna i odpadki — 6. 028 t. (6.792 t.) oraz juta — 398 t. (1.017 t.)

Poważniejszy spadek importu owoców świeżych ma swoje źródło w konkurencji świeżych owoców krajowych. Trudno dziś orzec, czy spadek importu nasion oleistych łączy się z chwilową konjunkturą, czy też ma swoje źródło w przejściu zaopatrywania się przemysłów olejarskich na krajowy surowiec nasion oleistych.

Szereg natomiast pozostałych pozycyj importu wykazuje wzrost w porównaniu z ub. miesiącem majem. Wzrost ten wykazały pozycje towarowe: ryż — 9.789 t. (9.425 t.), tytoń — 1.709 t. (308 t.), śledzie — 300 t. (125 t.), asfalt — 1.209 t. (w maju brak). rudy różne i wypałki pirytowe — 8.730 t. (5.986 t.), złom — 29.793 t. (26.955 t.), szmaty — 793 t. (590 t.). papa, tektura i papier — 1.040 t. (960 t.) oraz wełna i odpadki — 3.185 t. (2.913 t.) Brak fosforytów na przywozie w czerwcu (w maju 3.174 t.) równoważy przywóz pirytów — 3.631 ton (w maju brak).

Szczegółowo ilustruje import w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	czerwiec 1935	czerwiec 1934
Ryż surowy	9.789	8.129
owoce świeże	1.283	1.845
owoce suszone	96	72
orzechy i migdały	28	20
korzenie	66	33
kawa, kakao, herbata	727	727
tytoń	1.709	552
napoje alkohol. i wina	134	60
śledzie	300	17
żużle Thomasa	500	3.702
tłuszcze zwierz. surowe	388	1.033
skóry	2.219	1.867
nasiona oleiste różne	2.425	4.714
oleje	185	136
żywica	205	77
kauczuk	211	629
wyroby gumowe	200	144
tłuszcze i oleje roślinne	405	258
asfalt	1.209	1
garbniki	270	744
farby	31	22
rudy różne i wypałki piryt.	8.730	4.467
złom żelazny	29.793	21.930
miedź	720	738
cyna	7	13
cynk	38	—
metale różne	51	303
piryty	3.631	9.245
wyroby żelazne i metalowe	251	110
maszyny, aparaty i części	210	254
samochody i motocykle	152	29
szmaty	793	619
celuloza	104	270
papa, tektura i papier	1.040	599
bawełna i odpadki	6.028	5.347
juta	398	941
len, konopie i sizal	74	183
wełna i odpadki	3.185	944
różne	3.818	1.636
Razem	81.401	72.450

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (468.099 ton) wykazuje 1.8%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. majem (477.085 ton) oraz 1,9%-owy spadek w stosunku do wywozu w miesiącu czerwcu 1934 r. (477.594 ton). Charakterystycznem jest niemal że jednakowa wielkość spadku obrotów wywozu w porównaniu z majem br. i czerwcem 1934 r. Cały ten spadek wywozu spowodowany został jedynie pozycją węgla eksportowego, który nadal jest decydującym składnikiem naszego wywozu zamorskiego. Niewiele pomógł tu nawet przeszło 100%-owy wzrost wywozu drzewa tartego i cukru.

Poza spadkiem wywozu węgla eksportowego — 371.255 ton (384.230 t.), uległy zmniejszeniu pozycje: zboże — brak w czerwcu (w maju 8.564 t.), bekony — 1.684 t. (1.944 t.), szynki i inne pekl. — 110 t. (302 t.). jaja — 2.315 t. (2.874 t.), sól — 135 t. (240 t.), koks — 9.022 t. (11.300 t.), makuchy — 886 t. (1.808 t.), biel cynkowa — 198 t. (322 t.), sól potasowa — brak (165 t.), wyroby metalowe i żelazne — 1.542 t. (4.003 t.), cynk — 1.091 t. (1.452 t.) oraz blacha cynkowa — 164 t. (986 t.). Z pośród powyższych pozycyj wywozu szczególną uwagę zwraca poważny 61.5%-owy spadek wywozu wyrobów metalowych i żelaznych. — Szereg natomiast pozostałych pozycyj wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym wykazuje wzrost: mąka ryżowa i pastewna — 1.713 t. (1.241 t.), słód — 1.848 t. (1.044 t.), masło — 918 t. (292 t.), cement — 594 t. (499 t.). węgiel bunkrowy — 27.185 t. (24.885 t.), *cukier 12.607 t. (6.141 t.),* soda — 1.050 t. (807 t.), mączka kostna — 308 t. (brak w maju), *drzewo tarte — 18.687 t. (9.425 t.),* dykty i forniery — 1.529 t. (1.425 t.), meble gięte — 368 t. (288 ton), papa, tektura i papier — 739 t. (578 t.) oraz żelazo surowe i handlowe — 3.465 ton (3.287 t.). Miesiąc sprawozdawczy, jak już wspomniano, przyniósł poważny, ok. 100 procentowy wzrost wywozu drzewa tartego i cukru. Niewątpliwie drugie półrocze b. roku ugruntuje dalszą poprawę eksportu drzewa przez port gdyński, w czem niemałą korzyść oddają nowe tereny portu drzewnego.

Szczegółowo ilustruje eksport w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	czerwiec 1935	czerwiec 1934
ryż	68	19
mąka ryżowa i pastewna	1.713	363
słód	1.848	191
owoce świeże	6	100
bekony	1.684	1.870
szynki i inne pekl.	110	158
ptactwo bite	32	47
jaja	2.315	1.648
masło	918	1.100
cement	594	160
sól	135	168
węgiel eksportowy	371.255	386.834
węgiel bunkrowy	27.185	18.373
koks	9.022	12.530
cukier	12.607	15.101
napoje alkoholowe	5	25
makuchy	886	841
soda	1.050	468
salmiak	41	—
karbid	137	172
biel cynkowa	198	166
mączka kostna	308	—
nawozy azotowe	40	3.049
materjały i wyr. włókiennicze	608	599
bawełna i odpadki	93	11
bale i słupy	—	—
drzewo tarte	18.687	23.812
wyroby z drzewa	289	1.113
klepki	136	101
dykty i forniery	1.529	392
meble gięte	368	246
wyroby koszykarskie	18	9
papa, tektura i papier	739	1.288
celuloza	243	275
metale różne	—	611
żelazo surowe i handlowe	3.465	—*)
szyny kolejowe	2.246	1.801
wyroby metal. i żelazne	1.542	1.643
rury żeliwne i żelazne	79	246
cynk	1.091	328
blacha cynkowa	164	226
różne	4.624	1.315
Razem	468.099	477.594

*) — poz. żelazo sur. i handl. w 1934 r. pod poz. metale różne.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu, spadek natomiast ilości oraz pojemności statków na wyjściu w porównaniu z ub. miesiącem majem br. Przyszło bowiem 388 statków (360) o pojemności 364.905 n. r. t. (337.139 n. r. t.). wyszło natomiast 381 statków (387) o pojemności 342.705 n. r. t. (373.033 n. r. t.)

Kolejność bander w czerwcu b. r. ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Danja, Niemcy. Anglja, Włochy. Norwegja. Stany Zjedn. Am. P., Finlandja i t. d., wykazując pewne przegrupowania na dalszych miejscach i to Anglji z 4-go miejsca na 5-e, Niemiec z 6-go na 4-e, Włoch z 10-go na 6-e, Norwegji z 5-go na 7-me i t. d. Ogółem reprezentowanych było 16 państw wobec tejże samej ilości państw w ub. mies. maju br.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w czerwcu br. wyniósł: 940.5 n. r. t. (936.5 n. r. t.). Średnia ilość statków. przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 43 (33). Średni postój statku wyniósł: 54.2 godz.

Ruch statków w mies. czerwcu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków	Przyszło ilość	Przyszło N.R.T.	Wyszło ilość	Wyszło N.R.T.
Polska	47	46.367	56	50.575
W. M. Gdańsk	3	1.380	3	997
Anglja	20	39.531	18	28.252
Danja	64	41.458	59	38.658
Estonja	11	6.594	12	6.619
Finlandja	15	16.541	15	15.881
Grecja	7	16.667	6	15.754
Holandja	10	5.774	10	5.737
Łotwa	3	4.806	3	4.806
Niemcy	62	34.029	60	34.308
Norwegja	24	24.488	24	23.695
Rumunja	1	2.599	1	2.599
Stany Zjedn. Am. P.	7	21.892	7	21.892
Szwecja	100	68.946	98	67.812
Włochy	12	33.746	10	27.173
Panama	2	294	1	147
Razem	388	364.902	381	342.705

Ruch pasażerów w związku z sezonem wycieczek morskich utrzymuje się nadal na poziomie poprzednich miesięcy. Przyjechało pasażerów ogółem 1.114 osób (w maju 1·118); w tem: z Anglji — 103, Argentyny — 1, Belgji — 2, Danji — 15, Finlandji — 15, Francji — 1, Holandji — 22, Niemiec — 9, Stanów Zjedn. Am. P. — 219, Szwecji — 718 i via W. M. Gdańsk — 9 osób. Wyjechało zaś 848 pasażerów (w maju 1.318), w tem: do Anglji — 300, Belgji — 1, Estonji — 1, Francji — 265, Norwegji — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 244, Szwecji — 21. oraz via W. M. Gdańsk — 13 osób.

Zygmunt Tymiński.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W CZERWCU.

Ogólna ilość towarów przewiezionych na statkach polskiej floty handlowej w czerwcu br. (bez linji palestyńskiej) wyniosła 89.734 t., wobec 77.330 ton w czerwcu 1934 roku. To korzystne porównanie jest tembardziej przekonywujące, że w czerwcu ub. roku już była uruchomiona flota trampów Żeglugi Polskiej, chociaż i w mniejszym stopniu niż obecnie. Jak wykazuje szczegółowe porównanie liczb, zwiększyły się nietylko przewozy trampów, lecz również przewozy linjowe Żeglugi Polskiej i Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego.

Statki Żeglugi Polskiej przewiozły w czerwcu br. ogółem 44.125 ton towarów (w ub. roku 32·099 t.), w tem trampy 26.087 ton) w czerwcu ub. r. 18.520 t.) i statki linjowe 17.318 tż (13.539 t.) Jak widać wzrost przewozów objął dość równomiernie statki żeglugi przygodnej i statki regularnych linij.

Na poszczególnych linjach przewieziono: na antwerpijskiej 5.838 t., (w czerwcu ub. r. 4·248 t.), z tego w kierunku wywozowym 3.003 t. (3.096 t.), w kierunku przywozowym 2.694 t. (1.042 t.) i w tranzycie 141 t. (110 t.) Kierunek importowy na linji antwerpijskiej, jak widać wzmaga się, co jest tem ciekawsze, że na linji rotterdamskiej i na angielskich linjach Polbritu import słabnie.

Na linji rotterdamskiej przewieziono 6.634 t. (5.900 t.), w tem w eksporcie 3.701 (1.896 t.), w imporcie 2.829 t. (3.956 t.) i w tranzycie 41 t. (48 t.) Tu nadspodziewanie silnie wzmaga się eksport i linja otrzymuje niezwykłą dla siebie przewagę eksportu nad importem. Na fińsko - estońskiej linji odczuwają się ograniczenia importowe krajów bałtyckich: wywóz daje 1.207 t. ładunku (1.593 t.), przywóz 461 t. (299 t.), tranzyt 182 t. (158 t., razem 1.850 t. (2.050 t.)

Na linji hamburskiej nadal rozwija się import: 1.028 t· (665 t.), przy słabszym eksporcie: 586 t. (756 t.), razem 1.614 t. (1.381 t.) Wreszcie szwedzka linja, która rok temu pod polską banderą jeszcze nie istniała przewiozła 1.382 t., w tem 933 t. w kierunku eksportowym i 449 t. w importowym.

Trampy przewiozły towarów eksportowych (wyłącznie węgla) 18.413 t. (15.820 t.), przywożąc 5.779 t. rudy i 2·615 t. złomu (w czerwcu ub. r. tylko 2.700 t. tomasyny).

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły w czerwcu 6.932 t. towarów wobec 7.824 t. w czerwcu ub. r. W eksporcie przewieziono 5.305 t. (5.131), w imporcie 1.687 t· (2.693 t.), zmniejszenie ogólnego przewozu tłumaczy się więc zmniejszeniem importu.

Podział ruchu między Gdynię i Gdańsk przedstawił się następująco: eksport przez Gdynię 3.972 t. (3.543 t.), eksport przez Gdańsk 1.333 t. (1.588 t.), import przez Gdynię 1.356 t. (1.415 t.), przez Gdańsk 291 t. (1.278 t.)

Co do poszczególnych pozycyj eksportu na statkach Polbritu, który to eksport naogół pozostał na poziomie czerwca ub. roku, to korzystne przesunięcia wykazała pozycja jaj: 1·115 t. wobec 968 t. w ub. r., lekko zniżkowała natomiast ilość wywiezionych bekonów: 1.277 t. wobec 1.375 t., masło na rynek londyński: 468 t. wobec 499 t. i parafina: 355 t. wobec 361 t. w czerwcu ub. roku. Za to ilość pozycyj towarowych znacznie wzrosła względem poprzedniego roku, między innemi zwiększa się wywóz wyrobów metalowych. Koni wywieziono 85.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego odbyły w czerwcu 3 podróże przez ocean: jedną w kierunku wejściowym i dwie w wyjściowym. W czerwcu ub. roku obraz był taki sam, — dwie podróże do Ameryki i jedna do Gdyni. Ruch pasażerski w czerwcu br. był nieco słabszy niż zeszłoroczny, wzmocniony okresem zjazdu Polonji Zą-

granicznej: w r. b.: 450 pas., w ub. r. 380 pas. w obie strony, jednakże ruch towarów przewyższył zeszłoroczny prawie trzykrotnie: 1.700 t. wobec 594 t. w czerwcu ub. r., w tem w przywozie 237 t. (80 t.), w wywozie 1.472 t. (514 t.)

Prócz podróży oceanicznej jeden ze statków odbył krótszą podróż wycieczkową z uczestnikami zjazdu Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

4 statki towarzystwa „Polskarob" odbyły w czerwcu 13 (13) podróży i przewiozły 36.968 t. (36.833 t.) węgla. Do Szwecji wywieziono 24.677,5 t. (27.758,5 t.), do Norwegji 12.290,5 t. (3.100 t.) do innych krajów wywozu nie było (czerwiec 1934 :do Belgji 5.978,5 t.) Wobec spadku wywozu do Szwecji średni przebieg tego tonażu i zatem współczynnik wykorzystania w czerwcu rb. względem odpowiedniego miesiąca ub. r. się zwiększył.

Odwiedzono porty: Göteborg (3 razy), Gefle (3 razy), Slemmestadd (2 razy), Helsingborg, Oxelösund, Malmö, Oslo, Bergen.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W CZERWCU.

W miesiącu czerwcu przepracowano 8907 min. 05, z zużyciem prądu 56.159 kW/h i przeładowano 140.871 t. towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 89 proc. w ubiegłym roku 88.8 proc. przyrost wynosi zatem 0,2 proc.

Przeprowadzono remonty mechaniczne i elektryczne oraz rozpoczęto malowanie kilku dźwigów.

BUDOWNICTWO SAMORZĄDU GDYNI DO KOŃCA MAJA 1935 R.

Do 1935 r. wzniesiono w Gdyni następujące budowle samorządowe: 8 szkół powszechnych o łącznej kubaturze 27.552 m³ za sumę 932.600 zł, dwa domy miejskie łącznie z przeróbkami o kubaturze 16.200 m³ za sumę 827.000 zł, kolonję rybacką kubatury 7.900 m³ zą sumę 500.000 zł, hotel robotniczy kubatury 9.150 m³ za 190.000 zł, strażnicę pożarną kubatury 3.500 m³ za 82.000 zł, miejskie domy mieszkalne na Grabówku kubatury 44.500 m³ za 2.305.000 zł, 50 mieszkań robotniczych na Witominie łącznej kubatury 11.000 m³ za 128.000 zł, drobne budowle użyteczności publicznej łącznej kubatury 631 m³ za 42.779 zł, drobne budowle przedsiębiorstw miejskich łącznej kubatury 860 m³ za 27.800 zł, oparkanienia w łącznej sumie 2.950 mb. za 11.200 zł i drobne reperacje i przeróbki za 7.046 zł.

W r. b. dokonuje się remontów drobnych budowli i przeróbek na sumę 29.063,75 zł, czyli ogółem na początek b. m. wydatkowano na budowle samorządowe miasta Gdyni 5.082.288,75 zł.

Do końca rb. objęte są programem następujące budowle samorządowe: budowa kostnicy na cmentarzu za 21.500 zł, budowa dwóch szkół powszechnych — jedna w Oksywiu, druga na Grabówku kosztem 120.000 zł każda i budowa dwóch budynków użyteczności publicznej za 60.000 zł, ogółem zatem do końca roku na budowle samorządowe przewidziana jest łączna suma 321.500 zł.

GOŚCIE AUSTRJACCY W GDYNI.

W dniu 11. bm. przybyli do Gdyni członkowie Towarzystwa dla naukowego badania spraw komunikacyjnych w liczbie 13 osób pod przewodnictwem członka zarządu tego towarzystwa p. Reifa oraz przedstawiciela Kolei Państwowych i portów Gdyni i Gdańska w Wiedniu p. dr Bara. Wymienieni złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiemu, który wygłosił krótki referat o budowie portu gdyńskiego, poczem w jego towarzystwie zwiedzili port i jego urządzenia. Wizyta ta ma poważne znaczenie dla zbadania możliwości rozwoju tranzytu austrjackiego przez port w Gdyni.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

KONFERENCJA PODATKOWO-SKARBOWA W WEJHEROWIE.

W sobotę, dnia 13 lipca br. odbyło się w Wejherowie, z inicjatywy Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, nadzwyczajne posiedzenie miejscowego Towarzystwa Kupców Samodzielnych, poświęcone sprawom podatkowym i skarbowym. Oprócz licznie zebranych członków Towarzystwa przybyli na zebranie przedstawiciele rzemiosła, oraz delegaci handlu rybnego z Kuźnicy. Z ramienia władz brali w zebraniu udział: Dyrektor Izby Skarbowej p. Kosjor, Naczelnik Wydziału II p. Broniatowski, Naczelnik miejscowego Urzędu Skarbowego, zastępca Starosty, oraz Burmistrz miasta.

Zebranie zagaił miejscowy Prezes p. Prusiński, przyczem oddał przewodnictwo zebrania w ręce Wiceprezesa Izby Przemysłowo-Handlowej p. Tadeusza Marchlewskiego.

Jak wynikało z przemówienia wstępnego p. Prezesa Marchlewskiego, celem konferencji było zbadanie postulatów miejscowego kupiectwa w dziedzinie podatkowo - skarbowej.

których przychylne załatwienie ma się przyczynić do wzmocnienia kupiectwa polskiego na Wybrzeżu.

Po referacie, obrazującym ogólne postulaty, zabierali w dyskusji głos poszczególni członkowie, naświetlając cały szereg niedomagań w pracy miejscowego Urzędu Skarbowego. Burmistrz miasta potwierdził naogół słuszność przeprowadzonej miejscami dość ostrej krytyki. Dyrektor Izby Skarbowej p. Kosjor, który śledził przebieg 3-godzinnej konferencji z wielką uwagą, odpowiadał na każdy poruszony szczegół, załatwiając cały szereg spraw pozytywnie na miejscu, względnie polecając natychmiastowe zbadanie poruszonych spraw. W przemówieniu swojem Dyrektor Izby Skarbowej zapewnił zebranych, że Rząd pragnie troskliwą opieką otoczyć każdy warsztat pracy, szczególnie na Pomorzu, i dlatego niema być żadne przedsiębiorstwo obciążone ponad istotną potrzebę. Wszelkie odchylenia od tej linji wytycznej, wynikające z wadliwego urzędowania, będą przez Izbę bezwzględnie usunięte, albowiem, zdaniem p. Dyrektora Izby, przy wprowadzeniu w życie nowej ordynacji podatkowej dobrym naczelnikiem Urzędu Skarbowego okaże się ten, w którego okręgu wpłynie najmniej odwołań. Złożone przez p. Dyrektora Izby Skarbowej przyrzeczenie naprawy przyczyni się w dużej mierze do uspokojenia miejscowego kupiectwa i przekonania, że władze nasze otoczą kupiectwo polskie, mające na miejscu w Wejherowie poważną konkurencję niemiecką, szczególną troską i opieką.

W końcu podziękował Prezes miejscowego Towarzystwa Kupców p. Prusiński Izbie Przemysłowo - Handlowej za zorganizowanie tej nadwyraz pożytecznej konferencji i za możliwość zetknięcia się kupiectwa z przedstawicielami pomorskiej władzy skarbowej.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

OBRÓT TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W CZERWCU BR.

W ciągu czerwca br. trwał nadal w porcie gdańskim spadek ogólnych obrotów towarów i wyraził się w ogólnej liczbie 372.383,2 ton, gdy w tym samym miesiącu roku ubiegłego przeładunek ogólny wynosił 500.506,6 ton. Zaznaczyć jednak należy, że spadek ten wyłącznie przypisać należy zmniejszeniu wywozu z 463.453,8 ton w czerwcu 1934 na 304.309,5 ton w czerwcu rb., natomiast przywóz wzrósł z 37.042,8 ton w czerwcu r. 1934 do 68.073,7 ton w roku bieżącym.

Zwiększenie obrotów w przywozie uzależnione jest niemal wyłącznie od wzrostu przywozu towarów masowych. Tak naprz. ilość przywiezionych w czerwcu rud wyniosła 34.344,8 ton, gdy w czerwcu roku zeszłego przywieziono zaledwie 7.790 ton; dalej wzrósł przywóz stali i żelaza 3.686,6 ton (1.859,6 ton) w dziale towarów kolonjalnych wzrósł przywóz kawy — 325 ton (263,9 ton), kakao 143,9 ton (81,7 ton). Spadek w przywozie wykazały: Nasiona 1.021.8 ton (1.785,4 ton). fosforyty 6.817,4 ton (10.278,9 ton), wełna 7,4 ton (8.6 ton). przędza wełniana 15,7 ton (120,5 ton), przędza bawełny 32,6 ton (321,6 ton), szmaty 55,7 ton (144,8 ton) i żelazo surowe 280.1 ton (560,8 ton).

W poszczególnych pozycjach wywozu zaszły zmiany następujące: zwiększył się wywóz jęczmienia 8.155,2 ton (4.399,5 ton), mąki 9.105,9 ton (6.033,9 ton). olejów do trybów 1.647,3 ton (19,3 ton), smarów 818,3 ton (194,7 ton), parafiny 1.248,3 ton (781,3 ton), oraz makuchów 936,4 ton (560,8 ton). Zmniejszenie wykazały następujące pozycje wywozu: pszenica 7.808 ton (19.119,2 ton), żyto 34.907,6 ton (35.777,5 ton), rośliny strączkowe 992,7 ton (2.436,6 ton). bekony 115,4 ton (124,7 ton), węgiel 165.893,3 ton (276.040,7 ton). cukier 1,7 ton (127,3 ton), tarcica twarda 10.540,6 ton (13.630 ton), tarcica miękka 30.256,3 ton (63.984,5 ton) i cynk 124.7 ton (269,1 ton).

Za I półrocze przywóz wyraził się w liczbie 294.965,8 ton (235.317,8 ton) wywóz zaś w liczbie 2.068.404,6 ton (2.870.832.4 ton), z tych liczb wynika, że przywóz wykazał wzrost o 59,6 tysięcy ton, zaś wywóz spadek o 802,4 tys. ton.

NOWE ZARZADZENIA DEWIZOWE W GDAŃSKU.

Senat gdański wydał w dniu 18 lipca rozporządzenie do ustawy o przymusowej gospodarce dewizami. W myśl rozporządzenia zostaje zniesiona centrala dewiz a założona centrala kontroli nad obrotem dewizami. Rozporządzenie stwarza pewne udogodnienie dla ruchu portowego oraz w obrocie dewizami z zagranicą, postanawiając, że kupcy mogą swemi zapasami dewiz dysponować bez ograniczeń. Kupno dewiz za guldeny natomiast jest wyłącznem prawem Banku Gdańskiego.

Wywóz walut zostaje również dozwolony, natomiast nie wolno wywozić guldenów w banknotach, a bilon wyłącznie do wysokości 20 guldenów na osobę na miesiąc.

Zakup towarów zagranicą na użytek ludności gdańskiej i zaciąganie wobec zagranicy zobowiązań, opiewających na waluty obce, lub na guldeny, muszą uzyskać uprzednio pozwolenie centrali kontroli obrotu dewizowego. —

Postanowienie to odnosi się również do obrotu wekslowego z tytułu tranzakcyj kupna-sprzedaży zawartych z zagranicą.

Postanowienia wykonawcze do nowego rozporządzenia Senatu w sprawie ograniczeń dewizowych przewidują m. in., że kupno dewiz za walutę gdańską do wysokości 20 guldenów dozwolone jest tylko osbbom stale zamieszkującym na terenie W. Miasta.

Osoby, mieszkające poza granicami Gdańska, nie mogą nabywać tych dewiz za guldeny. Jeśli osoby te wymieniają dewizy przywiezione ze sobą na teren W. Miasta, to muszą uzyskać zaświadczenie banku, stwierdzające dzień, sumę oraz kurs wymiany. Przed opuszczeniem W. Miasta osoby te muszą pozostałą sumę guldenów wymienić na dewizy, przedkładając wspomniane wyżej zaświadczenie. Osoby, mieszkające poza Wolnem Miastem, mogą wywieźć przywiezione do Gdańska guldeny tylko na podstawie zaświadczenia, uzyskanego przy wjeździe na przejściu granicznem.

Centrala kontroli obrotu dewizami może odrzucić wszelkie wnioski, nie podając powodów swej decyzji. Przeciwko postanowieniom centrali kontroli obrotu dewizowego niema apelacji.

ROZPORZĄDZENIE O CLENIU TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

W Dzienniku Ustaw R. P. nr. 52 z dnia 20 lipca rb. opublikowane zostało pod poz. 341 rozporządzenie ministra skarbu z dnia 18 lipca rb. „w sprawie ostatecznej odprawy celnej przywozowej i odprawy warunkowej przywozowej towarów, dostawianych do urzędów celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku".

Na podstawie tego rozporządzenia zarządza się aż do odwołania, co następuje:

Urzędy celne, położone w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, mogą przyjmować zgłoszenia do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej tylko na te zagraniczne towary, które są przeznaczone dla potrzeb miejscowej konsumcji, względnie do użycia na obszarze W. M. Gdańska.

Towary zagraniczne, dostawione do urzędów celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, a przeznaczone dla obszaru Rzeczypospolitej Polskiej, powinny być przekazane do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej od urzędów celnych, położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Towary, wymienione w powyższym ustępie, które zostały już zrewidowane, a od których należności celne nie zostały uiszczone przed dniem wejścia w życie omawianego rozporządzenia, należy przekazać dla uiszczenia należności celnych do urzędów celnych, położonych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej, wskazanych we wniosku strony.

W zgłoszeniach do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej, składanych w urzędach celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku, strona obowiązana jest oznaczyć, że towar przeznaczony jest dla miejscowej konsumcji, względnie do użycia na obszarze W. M. Gdańska.

Omawiane rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po dniu ogłoszenia, a więc dnia 21 lipca rb. Nie ma ono zastosowania do towarów, wolnych od należności celnych, oraz do towarów, odprawianych ostatecznie lub warunkowo w ruchu podróżnych.

Jak wynika więc z treści rozporz. ministra skarbu, podanego powyżej, odprawa celna towarów oraz uiszczenie należności celnych za towary, sprowadzane z zagranicy na obszar Rzeczypospolitej Polskiej, nie będą mogły odbywać się w urzędach celnych, położonych w okręgu Dyrekcji Ceł w Gdańsku.

Zarządzenie to zostało spowodowane koniecznością ochrony interesów Skarbu Państwa przed skutkami kontroli dewizowej w Gdańsku.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZYDZIAŁ DEWIZ DLA EKSPORTU POLSKIEGO W HISZPANJI.

W ostatnich tygodniach eksport polski napotykał na rynku hiszpańskim na trudności związane z przydziałem dewiz z tytułu dokonanych dostaw. Jak informuje Poselstwo R. P. w Madrycie, pogorszenie sytuacji rynku dewizowego, które pociągnęło za sobą opóźnienia w przydziale dewiz, było wynikiem szeregu ujemnych okoliczności, wpływających na kształtowanie się bilansu płatniczego Hiszpanji. Należy zaznaczyć, że praktyka przydzielania dewiz w terminie około 60 dni od daty złożenia podania jest rezultatem stanu płynnych dewiz w danym momencie, a nie stanowi sztywnego przepisu.

Trudności dewizowe Hiszpanji nie pozostają w związku z samemi podstawami organizacyjnemi waluty hiszpańskiej, wypływają ze stałej ujemności bilansu handlowego Hiszpanji oraz z faktu, iż mimo pozytywności bilansu płatniczego w stosunku do szeregu państw mających wpływ na jego kształtowanie się, Hiszpanja napotyka na trudności w odmrożeniu należnych jej dewiz. Chodzi tu głównie o wpływy dewizo-

we z przesyłek oszczędnościowych wychodźctwa hiszpańskiego do krajów Ameryki Południowej (Argentyna), które mimo pomyślnego rezultatu rokowań ukończonych w grudniu 1934 napływają w znikomej tylko części.

Nie bez znaczenia również jest fakt, iż kapitały obce niechętnie dotąd napływały do Hiszpanji ze względu na ustawodawstwo dewizowe, utrudniające późniejszy ich wywóz względnie ich oprocentowanie.

Dopiero wydany w ostatnich dniach dekret zapewnił kapitałom obcym napływającym do Hiszpanji zupełną swobodę ich reeksportu przez wprowadzenie zaświadczeń wwozowych wydawanych przez władze celne. Ukazanie się dekretu odbiło się odrazu dodatnio na rynku dewizowym.

Charakterystycznem jest również, iż rynek hiszpański nie przestaje być w dalszym ciągu „rynkiem ucieczki" kapitałów obcych w momentach chwiejności ich walut rodzimych, czego ilustracją jest poprawa hiszpańskiej sytuacji dewizowej w związku z ujemnemi wiadomościami o stałości waluty francuskiej.

Wskazane wyżej momenty, jak również zapowiedzi inspekcyj Centrali Dewiz, mające na celu przyśpieszenie przydziału dewiz na rzecz eksporterów państw obcych, wpłynęły na poprawę miejscowej sytuacji dewizowej, przyczem widoczną jest tendencja do przyśpieszenia tempa przydziału, które w ciągu miesiąca mają doznało pewnego opóźnienia nawet w stosunku do krajów nie stosujących u siebie ograniczeń dewizowych, jak Polska.

Trzeba zaznaczyć, że rząd hiszpański wszczął ostatnio energiczną akcję mającą na celu radykalną poprawę sytuacji finansowej kraju i to zarówno w drodze wewnętrznej (przedłożenie Kortezom preliminarza budżetowego, nacechowanego silną tendencją oszczędnościową), jak też i w drodze porozumień dewizowych z szeregiem państw.

ZUŻYCIE KONT ZBLOKOWANYCH W NIEMCZECH.

Wobec wielokrotnych zmian, jakie zaszły w przepisach, dotyczących kont zblokowanych w Niemczech, podajemy zasadnicze linje, jakich trzymają się władze dewizowe w tych sprawach.

Marka zblokowana („Spermark") jest to wierzytelność cudzoziemca, znajdująca się w banku niemieckim i podlegająca ograniczeniu dyspozycji. Są dwa zasadnicze sposoby jej zużycia: albo wierzyciel może zapomocą tej marki dopełnić pewnych świadczeń w Niemczech, w szczególności zapłacić za towary, albo też użyć jej na zakupno nieruchomości lub wykonanie budowy w Niemczech. W pierwszym wypadku musi być konto „zwolnione" (Friegabe), co jest dopuszczalne tylko na rzecz pierwotnego posiadacza konta, w drugim następuje lokata kapitału, a w tym celu wolno nawet nabyć obce konto (z wyjątkiem kont w papierach wartościowych).

Zwolnienie konta celem wykonania świadczeń na rachunek własny posiadacza konta, ma na celu umożliwienie osobom posiadającym wartości majątkowe w Niemczech dyspozycji temi wartościami, przy uchyleniu jednak spekulantów. Na równi z pierwotnym posiadaczem konta traktuje się prawo następców pod tytułem ogólnym (jak spadkobiercy i t. p.). Jako świadczenia dopuszczalne są:

Zapłata drobnych długów, nawet bez dowodu niemożności zapłacenia z wolnych zasobów. Bardzo liberalnie traktuje się te wypadki, gdy posiadacz konta nie może płacić z zagranicy na skutek reglamentacji dewiz tam obowiązującej. Natomiast przekaz zagranicę na podstawie zezwolenia zakupu dewiz jest jednak przyznawany tylko wówczas, gdy to wydaje się koniecznem ze względów kulturalno - politycznych lub społecznych.

Spłata hipotek na krajowych nieruchomościach posiadacza konta dopuszczalna jest także dla kont nabytych, ale w takim wypadku tylko w połowie, reszta musi być wpłacona w dewizach lub w wolnej marce. Nowe obciążenia danej nieruchomości dozwolone są dla przeszkodzenia spekulacjom, tylko za zezwoleniem władz dewizowych i tylko wówczas, gdy są gospodarczo uzasadnione.

Wypłata jednostronnych zasiłków (Zuwendungen) jest możliwa tylko po uprawdopodobnieniu, że dane kwoty nie wrócą drogą okólną do posiadacza konta. Reichsbank zgadza się na zwolnienie kont rejestrowych na cel płacenia zasiłków dobrowolnych, nieopartych na podstawie prawnej, wówczas, gdy połowa zasiłku jest wpłacona w dewizach.

Zapłata długów podatkowych może być dozwolona z konta zamkniętego nawet wówczas, gdy podatki nie stoją w żadnym związku z tem kontem, ale odnoszą się wogóle do krajowego majątku lub dochodu posiadacza konta.

Najważniejszą rolę w tym dziale odgrywa zwolnienie kont na zapłatę towarów. Do 25% sumy fakturowej może być zwolnione bez żadnych dalszych wymagań, o ile chodzi o towary zakupione na własny rachunek poposiadacza konta zamkniętego. Zwolnienie wyżej 25% jest możliwe, jeśli przeprowadzony zostanie dowód „dodatkowości" eksportu. Dla istniejących już pretensyj towarowych zwolnienie kont jest niedopuszczalne, chyba, że będzie udowodniona niewypłacalność zagranicznego odbiorcy. Podobna

procedura obowiązuje co do zwolnień na zapłaty usług (np. honorarjów adwokackich).

Osobom prywatnym wolno zużyć pieniądze z ich konta zamkniętego na zapłatę zakupów na własny rachunek, o ile oddany jest udział kosztów zagranicznych w kupionych przedmiotach. Wyjątkowo może być zwolnione konto wspólnika, jeżeli nabywcą towaru jest spółka.

Drugim zasadniczym sposobem zużycia marek na kontach zamkniętych jest długoterminowa lokata, do czego służyć mogą także nabyte konta zamknięte. Przy nabyciu nieruchomości krajowej może być połowa jej ceny kupna oraz kosztów nabycia (maszyny, narzędzia itp.) pokryta z nabytych kont zamkniętych, jeżeli równocześnie druga połowa jest dostarczona Bankowi Rzeszy w dewizach. Przy nowych budowlach, przebudowach i reperacjach mogą być całe koszty pokryte z nabytych kont zamkniętych.

Obok tych lokat, możliwe jest zużycie kont zamkniętych na opłatę premij asekuracyjnych i na kupno losów. Wygrane jednak muszą zostać w kraju na osobnem koncie zamkniętem. Transfer wygranych jest możliwy tylko, jeśli losy były nabyte za dewizy lub za wolne marki.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ŚNIĘTYCH KARPI W ANGLJI.

Dostawy karpi z zagranicy przychodzą prawie wyłącznie do Londynu i jego okolic, odbiorcami ich jest ludność żydowska.

Zapotrzebowanie obliczane jest na ok. 500 ton rocznie, to jest w czasie od 15 czerwca jednego roku do 15 marca roku następnego. W przerwie pomiędzy temi datami nie wolno sprzedawać ryb łapanych w wodach stojących.

Zasadniczo jednak zaczyna się sprzedaż karpi dopiero od połowy września, czyli z nastaniem chłodniejszej pory, a trwa do 15 marca. Zapotrzebowanie jest regularne przez cały sezon.

Rynek londyński obsyłany jest przez Holandję, Francję, Jugosławję i Węgry.

Zasadniczo rynek angielski potrzebuje w 90 proc. karpi żywych, za które konsument płaci o ca 25 proc. więcej aniżeli za karpie śnięte.

Ze względu jednak na organizację dostaw z wyliczonych krajów, jak również koszt przeładunku w Gdyni oraz straty wskutek śmiertelności w związku z przeładowaniem, import żywych karpi z Polski jest trudniejszy niż z innych krajów, a tem samem ceny netto, jakie otrzymałby polski eksporter byłyby znacznie niższe od cen, jakie może uzyskać eksporter węgierski, jugosłowiański, wzgl. francuski lub duński. Z tej przyczyny eksporterzy polscy winni wziąć pod uwagę możliwość eksportowania wyłącznie karpi śniętych. Są to karpie pakowane w stanie żywym do skrzyń i obkładane lodem z wszystkich stron.

W żadnym wypadku nie wolno takich karpi zamrażać, czyli na statkach powinny być przewożone w lukach chłodzonych. Skrzynie zawierają po 50 kg netto.

Za karpie śnięte hurtownik może osiągnąć do 6 d za 1 b (wraz z cłem i wszystkiemi kosztami).

Towar musi bezwzględnie nadejść do Londynu w stanie świeżym, inaczej nie można go wcale sprzedać.

Przy towarach łatwo psujących się szybka odprawa celna jest konieczna, wobec czego importerzy powinni być jaknajwcześniej zawiadomieni o mającym nadejść transporcie, przyczem konosament powinien być jaknajprędzej wysłany pod adresem odnośnego importera.

Przy eksporcie karpi śniętych należy brać pod uwagę następujące koszty:

a) Fracht morski — szyl. 42/6 plus 10% od tony;
b) Wyładowanie i dostawa do samochodu ciężarowego w dokach — szyl. 15/— minus $7\frac{1}{2}$% od tony;
c) Od każdej skrzyni, oglądanej przez celników wzgl. weterynarza — szyl. 6/6:
d) Opłata portowa — 8 d od tony;
e) Deklaracja celna od transportu — 3/6 do 7/6;
f) Dostawa na samochodach należących do doków w obrębie City Londyńskiej 6/6 od tony;
g) Prowizja importerska — 5% od wartości sprzedażnej.

Cło wynosi 10% ad valorem od karpi żywych i śniętych.

TRANSPORTY CEMENTU DO PALESTYNY.

Dla ułatwienia ekspansji polskiemu przemysłowi cementowemu w Palestynie „Svenska Orient Linien" w Göteborgu reprezentowana przez Bergenske Baltic Transports Ltd w Gdyni i Gdańsku zdecydowała się na znaczną obniżkę stawki frachtu morskiego, która wynosiła z Gdyni — Gdańska do Haify sh. 11/6, do Jaffy 12/6. Nowa stawka została zrównana na oba porty palestyńskie i wynosi obecnie do Jaffy — Haify:

w czasie od lipca do września	10/6	za tonę
październik — listopad	10/9	za tonę
grudzień	11/-	za tonę

Fracht płatny jest zgóry. Stawka powyższa obowiązuje do końca roku bieżącego i tylko w wypadku załadowania miesięcznie powyżej 500 ton, przyczem linja okrętowa zastrzega sobie prawo rozłożenia ładunku na poszczególne statki. Cement do Jaffy przyjmowany jest jedynie z „congiestion clause".

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 CZERWCA DO 7 LIPCA 1935 R.

BELGJA. W dniu 4. VI. 35 ogłoszony został dekret król., który na okres do 30. VI. 35 zniósł opłatę licencyjną od pozwoleń na przywóz ziemniaków, wynoszącą 5 fr. belg. od 100 kg.

Zniesione zostało cło wwozowe na wazelinę oraz opłata akcyzowa od parafiny.

BRAZYLJA. Bank Brazylijski w okólniku do swych oddziałów z dn. 27. VI. 35 zarządził, że w przyszłości dewizy na opłacenie importu mają być sprzedawane tylko na podstawie uprzedniego pozwolenia Banku Brazylijskiego. Pozwolenie wydawane jest, jak to miało miejsce przy dawnym systemie, na podstawie przedłożenia odpowiednich dokumentów. Dopuszczalne jest późniejsze okazanie dokumentów w wypadku złożenia odpowiedniego pisma gwarancyjnego. Postanowienia w sprawie innych przekazów zagranicę zostały wydatnie zaostrzone, a kwoty ograniczone. Czeki w milrejsach wystawione na zagranicę oraz prowadzenie kont walutowych jest zakazane.

Wobec niewyjaśnionej sytuacji dewizowej Brazylji celowem jest w stosunkach handlowych unikanie akumulacji sum fakturowych. W miarę możności byłoby wskazanem żądanie zapłaty za dokumentami, oraz wykonywanie dalszych zamówień dopiero po otrzymaniu zawiadomienia z brazylijskiego banku (pismem lotniczem) o przekazaniu należności z tytułu poprzedniego zamówienia.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. W następujących posiadłościach brytyjskich zostały ustanowione kontyngenty na rok 1935 na przywóz wyrobów włókienniczych zagranicznych, przyczem na każdy osobno niewymieniony kraj (zatem i Polskę) wyznaczone są następujące kwoty:

W. Bahama na okres 1. I—30. VI — 9900 yardów wyr. baweln. i 2250 yardów wyr. jedw., na okres 1. VII — 31. XII — 6600 yardów wyr. baweln. i 1500 yardów wyr. jedw.: Barbados Ł 2.134 — za zezwoleniem kontrolera ceł: Bermudy Ł 2.620 — przyczem w okresie 1. I — 30. VI 35 wartość przywozu nie może przekraczać Ł 1.372: Gujana Bryt. 165.000 yardów kwadr.: Honduras Bryt. 22.000 yardów (na okres do 30. VI. 35); Cejlon 370.327 yardów bawełny towarów łokciowych bielonych, 80.092 szarych, 344.544 drukowanych, 592.872 malowanych i 71.012 yardów towarów łokciowych ze sztucznego jedwabiu, przyczem przywóz dozwolony jest tylko za zezwoleniem głównego urz. celnego i w pierwszej połowie roku ograniczony został do 50 proc. rocznego kontyngentu; Cypr 112.500 yardów: Fidżi Ł 2.350 za zezwoleniem kontrolera ceł; Gambja i Złote Wybrzeże kontyngent tylko dla Japonji; Jamajka 599.946 yardów, za zezwoleniem głównego urzędu celnego i Wyspy pod wiatrem (Leeward Islands): Św. Krzysztofa i Nevis 15.750 yardów: Dominika 4.683 yardów na okres 1. I — 30. VI. 35 i 4.683 yardów na okres 1. VII — 31. XII. 35; Montserrat 15.152 yardów, Wirgińskie 52 yardy: Malajskie Pos. Bryt. 2.919.455 yardów za zezwoleniem Urzędu Statystycznego: Malta 45.000 yardów na okres 1. 1. — 30. 6. i 30.000 yardów na okres 1. VII — 31. XII 35 z dodatkiem niewyzyskanego w pierwszem półroczu kontyngentu; Mauritius 288.000 m² za zezwoleniem urzędu celnego: Nigerja kontyngent tylko dla Japonji: Seszele 17.602 yardy; Sierra Leone kontyngent tylko dla Japonji: Trinidad 260.000 yardów kwadr.: Wyspy Gilberta i Ellice Ł 135 za zezwoleniem urzędu celnego: W. Salomona Ł 260 za zezwoleniem urzędu celnego: Wyspy w wietrze (Windward Islands): Grenada 25.000 yardów kwadratowych: St. Lucia 10.584 yardów w okresie 1. I. — 30. VI. i 7.056 yardów w okresie 1. VII — 31. XII. 35 za zezwoleniem urzędu celnego: St. Vincent 8.658 yardów w okresie 1. I — 30. VI i 5.772 yardy w okresie 1. VII. — 31. XII. 35 za zezwoleniem urzędu celnego

FRANCJA. Olej kukurydzowy przeznaczony do fabrykacji mydeł został wyłączony z listy towarów opłacających 4 proc. dodatek do cła.

Generalna Dyrekcja Ceł w okólniku z 19 czerwca b. r. (Bulletin Douanier) podaje dla przypomnienia treść swej decyzji w sprawie taryfikacji wyprawionej skóry cielęcej, którą ostatnio zaliczano wadliwie do Nr. 476. ter. A.

Rozporządzenie z 26 czerwca b. r. postanawia, że zwolnieniu od opłat wewnętrzno-krajowych podlega tylko ten olej gazowy, który zostanie zużyty do motorów francuskiego pochodzenia.

Ukazała się decyzja Generalnej Dyrekcji Ceł Nr. 4389, 1/2 (Bulletin Douanier z 18 czerwca b r.) w sprawie clenia stali zależnie od zawartości manganu i krzemu.

Przepisy o znakowaniu owoców i jarzyn uległy zmianie — w niektórych szczegółowych postanowieniach — na zasadzie rozporządzenia z 18 czerwca br.

HOLANDJA. **Węgiel.** Okres skontyngentowania — 1. 7. 35 — 1. 4. 36. Okres bazowy bez zmian 1. 1. 33 — 1. 8. 33. Przydział importerom kontyngentu przysługującego każdemu eksportującemu krajowi będzie się odbywał na podstawie importu poszczególnych firm podczas 3, 4 i 1-go kw. lat 1931/32 i 1933/34. Ustawowo przysługuje 60 proc. importu w okresie bazowym (jak poprzednio).

Superfosfaty. Okres skontyngentowania 1. 7. 35— 1. 7. 36. Lata bazowe 1931/32, przyczem pozwolenia wwozu będą przydzielane na podstawie importu 1933/34. Ustawowo przysługuje 100 proc. przeciętnego importu podczas lat bazowych, obliczonych wagowo. —

Koszule męskie. Okres skontyngentowania — 1. 7. 35 — 1. 7. 36. Lata bazowe 1930/31 i ustawowo przysługujące kontyngenty (30 proc. wartości) pozostają bez zmian.

Chustki, cache - nez i fulary bawełniane i lniane. Okres skontyngentowania — 1. 7. 35 — 1. 6. 36. Lata bazowe 1930/31 i ustawowo przysługujące kontyngenty (30 proc. wartości) pozostają bez zmian.

W związku ze zmianą cen mięsa, cła na miesiąc lipiec br. wynoszą (od 100 kg brutto), od wołowiny i cielęciny 9 hfl., a od koniny 4,37½ hfl.

W. P. IRLANDJA. Rozporządzeniem kontyngentowem Nr. 20 z 18 czerwca 1935 z mocą od 19 czerwca tegoż roku, wwóz świeżych pomidorów do Irlandji dozwolony jest jedynie na podstawie specjalnego zezwolenia wwozowego.

NIEMCY. W dniu 26. 6. 35 wydane zostało rozporządzenie, wprowadzające dodatkową opłatę celną na wszelkie towary rumuńskie począwszy od 1 lipca rb. w wysokości 44 proc. wartości.

NORWEGJA. Tegoroczna taryfa wwozowa, wchodząca w życie jak poprzednie z początkiem roku budżetowego tj. 1 lipca br., przynosi niewiele zmian. Należy jednak zanotować: a) bezcłowy wwóz cyny, oraz b) istotne zniżki celne w grupie skór (od 4 do 5 kr.)

PALESTYNA. Prasa palestyńska informuje, jakoby władze mandatowe zamierzały zniżyć cło na cukier.

PORTUGALJA. Według doniesień prasy portugalskiej wydał rząd portugalski dekret, ograniczający przywóz towarów zagranicznych z tych państw, które posiadają z Portugalją czynny bilans handlowy.

STANY ZJEDNOCZONE. W związku ze zniesieniem N. I. R. A. ograniczenie przywozowe na ołówki, oraz gonty przestały obowiązywać.

SZWECJA. Z dniem 3 bm. weszły w życie między innemi następujące zmiany taryfy celnej:

Nr. taryfy	Towar	Cło podstawowe
	Dywany osobno niewymienione, bez jedwabiu, wiązane . . .	
467 : 1	mające więcej niż 250, a mniej niż 450 węzłów na 1 m. długości	350,— (dot. 600,—)
467 : 2	mające więcej niż 450 węzłów na 1 metrze długości	600 (bez zmiany)

W dodatkowych stawkach celnych zaszły między innemi poniższe zmiany:

Nr. taryf.	Towar	Dodatek
922	Noże, widelce i łyżki posrebrzane, albo platynowane, albo wykładane złotem, srebrem lub platyną	50,—
Z 924	Innego rodzaju z „nowego srebra" (Neusilber)	50,—
	Z fajansu: wyroby garncarskie i inne gliniane towary: kafle i piecowe ozdoby z kafli białe lub farbowane	
Z 965	Do użytku gospodarskiego . .	10,—
	dwu lub więcej kolorowe lub pozłacane, posrebrzane, albo w inny sposób ozdobione	9,—

SZWAJCARJA. Z dniem 1 lipca br. weszła w życie zwyżka cła od oleju jadalnego i nasion oleistych.

UNJA POŁ. AFRYKAŃSKA. Obwieszczeniem Nr. 105 z 23 maja rb. zostało ponownie wprowadzone cło na oleje roślinne (t. zn. cło suspendowane obok cła dotychczas obowiązującego).

Począwszy od dnia 29 maja br. słonina i szynki pochodzenia polskiego, litewskiego, łotewskiego, szwedzkiego, duńskiego i holenderskiego zostały obłożone cłem dumpingowem, którego wysokość ma równać się subwencjom etc. udzielonym producentom przez odnośne kraje eksportowe.

WIELKA BRYTANJA. Nowa stawka celna została wprowadzona z dniem 7 bm. na drewniane wałki w wysokości 2 sh. 6 d. od sztuki, albo 20 proc. ad valorem, jeśli ta ostatnia stawka daje większą sumę ogólnej należności celnej.

Od dnia 7 bm. cła wwozowe na miotły i szczotki zostały zmienione jak niżej:

Miotły i szczotki do potrzeb domowych (łącznie z toaletowemi): 6 sh. od 12 tuzinów, albo 20 proc. ad val., jeżeli ta ostatnia stawka daje większą sumę ogólnej należności za cło.

Inne szczotki: 1 sh. 6 d. od 12 tuzinów, albo 20 proc. ad val., jeżeli ta ostatnia stawka daje większą sumę ogólnej należności za cło.

Części do szczotek i mioteł: 20 proc. ad val.

Urząd Skarbu wprowadził zniżkę ceł (z mocą od 27 czerwca br.) na konserwowane orzechy i oliwki. Cło obecne wynosi 10 proc. od wartości, podczas gdy dawniej produkty te opłacały 25 proc.

Izba gmin uchwaliła dodatkowy paragraf do Ustawy Skarbowej na rok 1935/36, dzięki któremu cła niższe od 10 proc. ad val. będą mogły być prowadzone przez Urząd Skarbu na wniosek Doradczego Komitetu Celnego. Kanclerz Skarbu wyjaśnił, że paragraf ten ma przedewszystkiem na celu umożliwić ustalenie niskich ceł na ołów i cynk, zaproponowanych przez Komitet Doradczy, oraz że znajdzie on zastosowanie przy cłach na surowce.

WŁOCHY. Dla ułatwienia orjentacji w formalnościach związanych z importem towarów do Włoch wydała Generalna Dyrekcja Ceł w porozumieniu z właściwemi ministerstwami i Nadintendentem spraw dewizowych zestawienie przepisów importowych obowiązujących od dnia 1 lipca br. Stosownie do tych przepisów wszystkie towary zostały podzielone na cztery grupy: 1) towary, których przywóz wymaga specjalnej licencji Ministerstwa Finansów, 2) towary co do których otrzymały upoważnienie urzędy celne dopuszczania do importu w granicach ustalonego kontyngentu na podstawie zaświadczeń celnych z roku ubiegłego, 3) towary, które urzędy celne mogą wpuszczać aż do nowego zarządzenia bez szczególnych ograniczeń ilościowych i 4) bardzo szczupła grupa towarów, których import jest zupełnie wolny, a zatem żadnym zezwoleniom przywozowym nie podlega. Dla wszystkich innych towarów konieczna jest licencja przywozowa, których w ogólności mogą być trzy rodzaje: a) licencje dla towarów wymienionych w tabeli A, udzielone przez Ministerstwo Finansów po zasięgnięciu opinji właściwych komisyj korporacyjnych, b) licencje dla towarów wymienionych w tabeli B, udzielane bezpośrednio przez urzędy celne na podstawie zaświadczeń celnych z trzeciego kwartału r. 1934 w granicach ustalonych kontyngentów procentowych, c) licencje dla towarów wymienionych w specjalnej liście B, udzielane bezpośrednio przez urzędy celne bez uzależnienia od importu z r. 1934. W związku z nowemi przepisami zmieniony został kontyngent dla szeregu towarów oraz weszło w życie postanowienie, że zasadą obliczenia kontyngentów będzie odtąd wartość przywożonego w odpowiednim okresie podstawowym towaru, nie zaś jego ilość. Zaświadczenia celne z r. 1934, na podstawie których obecnie udzielane będą licencje przywozowe dla towarów pochodzących z krajów, z któremi Włochy mają specjalne układy, będą mogły być wykorzystane dla importu odpowiednich towarów tylko z tych krajów.

W stosunku do dotychczasowych zarządzeń nie uległy zmianie warunki przywozu olejów mineralnych lub ich odpadków, materjału radjowego, kawy, wełny i jej odpadków, nasion oleistych, miedzi, pszenicy, bawełny i jej odpadków, barwników organiczno - syntetycznych i półproduktów do ich wyrobu. Kwoty kontyngentowe uległy zmianie m. in. dla śrub 10 proc., azbestu — 70 proc., terpentyny — 80 proc., parafiny — 70 proc., szczotek i pendzli — 15 proc. Urzędy celne mogą dopuszczać m. in. do nieograniczonego przywozu: drut z miedzi i jej stopów.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KOSZTOWNE ZANIEDBANIE.

(artykuł dyskusyjny)

Śledzie są bardzo ważnym artykułem, jeśli chodzi o obroty portu gdyńskiego. Dołożono już dotychczas niemało starań i kosztów, by ten artykuł ściągnąć, choć w części, na Gdynię i w niej stworzyć ośrodek jego handlu. Jak wiadomo, gros obrotów tym artykułem ma dotychczas Gdańsk, do niedawna zaś miał monopol.

Zrobiono pierwszą, niestety, bardzo kosztowną próbę i niezupełnie udaną. Być może dlatego nieudaną, że za jednym zamachem chciano i ściągnąć na Gdynię handel śledziowy i zainicjować własne dalekomorskie rybołówstwo śledziowe. Kosztowało to masę pieniędzy. W rezultacie mamy w Gdyni kilka firm śledziowych importerskich, z tych kilka zupełnie drobnych, nie ważących wiele na tym rynku, lub też niecałkowicie samodzielnych, a będących raczej odbiciem wpływów innych — obcych. Zapoczątkowane własne rybołówstwo morskie istnieje, lecz ten rok nie przyniósł spodziewanego przyrostu ani jednostek pływających, ani tonażu, ani załogi.

Zdawałoby się, że odpowiednie czynniki, których pieczy sprawy śledziowe powierzono, dołożą starań, by jeśli już nie więcej firm ściągnąć do Gdyni, to przynajmniej większe

ilości śledzi Należało przypuszczać, że zrobią wszystko, byle tylko cel osiągnąć i zadanie spełnić.

Początek sezonu śledziowego postawił nas przed faktem zgoła innym, zupełnie nieoczekiwanym, nawet nieprawdopodobnym. Kilkanaście dni temu miały nadejść pierwsze transporty śledzi, pochodzące z najwcześniejszych połowów u wybrzeży Szkocji. Te śledzie jako bardzo tłuste i delikatne, łatwo się psują, jeżeli nie są odpowiednio przechowywane. Koniecznym warunkiem jest chłodnia, inaczej bowiem handel na większą skalę jest zupełnie niemożliwy. Nie wymagają one wprawdzie specjalnego chłodzenia i niskich temperatur, zupełnie im wystarcza — 2° C., wszakże, by latem tę temperaturę otrzymać, trzeba jednak mieć chłodnię. Przynajmniej w okresie lata i jesieni, w miesiącach zimowych bowiem, mogą jako tako przetrzymać w normalnej temperaturze nieogrzewanego składu śledziowego.

Tu jednak powstały poważne trudności. Mamy olbrzymią Chłodnię Portową i specjalną dla ryb Halę i Chłodnię Rybną. Chłodnia Portowa śledzie, ze względu na ich zapach, przyjmuje bardzo niechętnie. Jeśli jednak je przyjmie, to koszty za- i wyskładowania, sztaplowania, manipulacji magazynowej są tak skomplikowane i znaczne, że zniechęcają do korzystania z jej usług ze względów kalkulacyjnych. Przyczem koszty manipulacyjne we własnych składach i w chłodni są niewspółmiernie wysokie. Chłodnia Portowa powinna poddać rewizji swoje stawki z okresu „prosperity" i dopasować je i do konkurencji i do obecnej handlowej stopy kalkulacyjnej.

Dotychczas, spore ilości śledzi, wymagających chłodni, były składane w Hali i Chłodni Rybnej. W tym sezonie jednak narazie nie może ona przyjąć całego towaru, bowiem remont, któremu ją poddano, będzie ukończony dopiero gdzieś za miesiac. Mimowoli nasuwa się pytanie, czy nie zaszło tu jakieś nieporozumienie, czy może niedopatrzenie. Sprawa jeszcze o tyle przybiera na wadze, że zaraz powinny nadejść transporty śledzi islandzkich, które muszą mieć chłodnię.

Pozornie by się mogło wydawać, że to jest rzecz błaha, ostatecznie, czy przez Gdynię przejdzie parę tysięcy beczek więcej, czy mniej, nie zmienia przecież zasadniczo stanu rzeczy i nie warto sobie zaprzątać tem głowy. W rzeczywistości jednak jest inaczej.

Śledzie, które nie mogły znaleźć pomieszczenia w Gdyni, skierowano do Gdańska i tam je wyładowano i zaskładowano w obszernej gdańskiej chłodni śledziowej. To samo przez się nie miałoby może większego znaczenia. Wysuwają się natomiast inne momenty. Mówią, że przyzwyczajenie to druga natura. Otóż polski kupiec śledziowy był przyzwyczajony kupować śledzie w Gdańsku. Niektórzy w latach ostatnich może już zaczęli zapominać o Gdańsku, a przynajmniej może zaczęli i Gdynię uważać za równie dobre miejsce zakupu. Tymczasem jednak musieli się udać do Gdańska, bowiem nadeszłe śledzie są tylko tam w dostatecznej ilości. Dużo kupców jechało, by obejrzeć pierwszy ładunek w Gdańsku. A przyjeżdżają przecież stale i znów się do niego przyzwyczajają.

Drugą ważną okolicznością jest i to, że te śledzie idą przeważnie jako doładunek do wagonu śledzi innych gatunków. Wynika stąd, że jeśli te śledzie są tylko w Gdańsku to i doładunek trzeba tam robić, a zatem uskuteczniać tam i zakup innych gatunków śledzi. Teoretycznie, niby można przypuścić, że zakup ładunku śledzi uskuteczni w Gdyni, a ten doładunek Matjasów kazać przywieźć do Gdyni i tu umieścić do wagonu. To teorja — a praktyka jest nieco inna. A my rozumiemy co to znaczy dla Gdyni i dla tak pięknie rozpoczynającej się pracy w tej dziedzinie.

Mówi się i dawno się już mówiło, że obecne pomieszczenia śledziowe są zamałe i że trzeba budować koniecznie chłodnię. Podobno są już zatwierdzone i plany i kosztorysy, nawet są pono kredyty. Ma nawet być zaraz rozpoczęta budowa z tem wyliczeniem, że w początkach przyszłego roku będzie gotowa. Jest to tempo załatwienia sprawy, tak ważnej, zbyt powolne.

Gdybyśmy byli zapobiegliwi i gdybyśmy rozporządzali odpowiedniemi pomieszczeniami, sytuacja ze względu na ograniczenia dewizowe w Gdańsku spowodowaćby mogła ściągnięcie całego handlu śledziowego na Gdynię. A tak to wszystko idzie nadarmo.

Dziwna rzecz. Mamy tu przecież Morski Urząd Rybacki i Morski Instytut Rybacki, mamy importerów, mamy Izbę Przemysłowo-Handlową, wszystko na miejscu, że takie rzeczy mogą być tak lekceważone, nie chce się poprostu mieścić w głowie. Trzeba przecież coś robić. Niechże ktoś za to odpowiedzialny *zabierze głos i sytuację wyjaśni.*

Jan Czaiński.

KRONIKA

— OBROTY PORTU RYBACKIEGO W CZERWCU BR. Dowozy ryb morskich i przetworów rybnych wyniosły ogółem 225.320 kg. Z ilości tej przypada na połowy naszych rybaków 28.120 kg. (z czego: 24.250 kg. na połowy przybrzeżne, 3,470 kg. na połowy Głębi Gdańskiej i 400 kg. na połowy makreli na Morzu Północnem).

Na import natomiast przypada 197.200 kg. Z tego przez port rybacki przeszło 93.200 kg. (śledzi solonych jarmuckich 200 beczek dużych, śledzi solonych norweskich 165/1 i 227/2 beczek. oraz 18.000 kg śledzi norweskich zamrożonych. W porcie handlowym wyładowano importowanych ryb w ilości 104.000 kg) z czego 51.440 kg śledzi solonych norweskich i holenderskich, 24.200 kg konserw rybnych z Marokka, Portugalji, Belgji i Niemiec, 8.290 kg tra-

nu z Norwegji i Niemiec, oraz 19.070 kg innych ryb morskich. Z Finlandji, Francji, Szwecji, Norwegji i Finlandji.

Brak specjalnej chłodni śledziowej nie pozwolił na sprowadzenie do Gdyni pierwszych matjesów szkockich, (statki wyładowały towar w Gdańsku, skąd drobne partje sprowadzono koleją do Gdyni).

— **JAKIE RYBY WYWOŻONO Z W. M. GDAŃSKA DO POLSKI W MIESIĄCU CZERWCU?** Dzięki specjalnej umowie WM. Gdańsk ma możność wywożenia ryb na rynek polski. I tak w czerwcu wysłano: ryb wędzonych: certy 185 kg, śledziki 1,360 kg., węgorze 168 kg, płastugi 742 kg. Ryb świeżych: łosoś 484 kg, certy 63,725 kg. Konserw: szproty w oliwie: 181.566 kg, inne konserwy 20 kg.

— **SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM — (ŚLEDZIE SOLONE).** Wobec małych zapasów, wszystkie „matjasy szkockie" zostały już wysprzedane w Gdyni. Korzystając z tego importerzy śledzi w Gdańsku podnieśli natychmiast ceny, żądając: za medium 90,— zł, za selected 100,— zł, i za large 110 zł. (oclone franco, wagon).

Do Gdańska nadszedł pierwszy statek ze zwykłemi śledziami szkockiemi. w ilości około dwu tysięcy beczek. Śledzie te są bardziej wytrzymałe od „matjasów szkockich", mogą być przechowywane bez chłodni i dlatego cieszą się dużem powodzeniem. — W dniu przybycia tego pierwszego statku ładowano w Gdańsku czterdzieści wagonów śledzi szkockich zwykłych, do Polski (czwartek 18 bm.) Cena za te śledzie, oclone, franco wagon Gdańsk, wynosiła: 69,— zł za matties I. trade, i 63 zł. za crownmatisy, za jedną dużą beczkę. Przy okazji tranzakcyj ożywionych śledziami szkockiemi, sprzedano w Gdańsku pewną ilość starych śledzi jarmuckich zaskładowanych w gdańskich chłodniach, otrzymując za 1/1 beczkę śledzi starych jarmuckich około 60,— zł, za oclone, franco wagon Gdańsk.

Do Gdyni pierwszy statek z Anglji, ze śledziami szkockiemi zwykłemi, nadejdzie w bieżącym tygodniu. Statek „Dwarsee" przywiezie około trzech tysięcy beczek dla gdyńskich importerów śledzi: Bankier, Bikowski, Bloomfields, Gdyński Import Śledzi.

— **CIEKAWY SPÓR O PRAWO WYCIĄGANIA ŁODZI RYBACKIEJ NA BRZEG MORSKI.** Jak wiadomo od strony pełnego Bałtyku (od Helu do granicy niemieckiej) rybacy nie posiadają żadnej przystani ani portu. Rybołówstwo uprawiane jest na łodziach, blisko brzegu. W pobliżu miejscowości Dąbek rybacy od niepamiętnych czasów wyciągali swe łodzie na brzeg piaskowy. Teraz jednak po nabyciu tych terenów przez osobę prywatną, zabroniono rybakom korzystać z tego brzegu.

— **RYBACY NABYWAJĄ KUTRY MOTOROWE ZAGRANICĄ.** Ze względu na wielką ilość zużytych i starych kutrów motorowych, uzupełnianie flotylli rybackiej nowemi jednostkami staje się koniecznością. Rybacy zakupują kutry motorowe albo w kraju (z produkcji stoczni Morskiego Instytutu Rybackiego), albo też zagranicą. Ostatnio rybak Budzisz Leon z Helu, zakupił nowy kuter w Danji (Nexe — Bornholm) za sumę 29 tysięcy złotych. Kuter posiada motor 70 HP (Diesel-Deutz). długość kutra 13.15 m., szerokość 4,90 m., zagłębienie 1.80. Kuter otrzymał numer „Hel 74".

Drugi rybak z Helu, Wilhelm Konkel. zakupił w Ruegenwaldermünde stary kuter za 8.000 zł. (numer kutra „Hel 4") sprzedając dotychczasowy swój kuter „Hel 94" rybakowi Kohnke Jan II z Helu, za 2,900 zł.

— **URZĄD RYBACKI W GDAŃSKU ZWRACA NAŁOŻONE NA RYBAKÓW KARY.** Podczas połowów szprotów w ubiegłym sezonie zatrzymano na wodach gdańskich trzech polskich rybaków, pobierając od każdego po 150 Guldenów kary. Obecnie zwrócono część złożonych wówczas opłat, rybakowi z Kuźnicy (Konkel Zygfryd) i rybakowi z Jastarni (Konke Ryszard), zatrzymując tytułem grzywny 50 Guldenów i 17 Guldenów za kartę rybacką od każdego z rybaków. Trzeci rybak z Helu, Arend, mimo starań nie otrzymał zwrotu zatrzymanych 150 Guldenów.

WYSTAWY I TARGI

TARGI WOŁYŃSKIE

Odbywające się w Równem od pięciu lat w czasie od 8 do 22 września Targi Wołyńskie w ciągu swego działania stały się największą placówką regjonalną pokazowo-handlową Kresów Wschodnich i wysunęły się na czoło podobnych imprez organizowanych w Polsce. Według danych G. U. S. Targi Wołyńskie jeszcze w 1933 r. zajmowały pod względem ilości zwiedzających 6-e miejsce, a w 1934 r. — już 2-e miejsce w Polsce, pod względem ilości wystawców — w r. 1933 r. — 5-e miejsce, a w 1934 — 3-e miejsce.

Wydatne rozszerzenie dotychczasowych działów i zorganizowanie nowych, jak Pawilon Eksportowy, urządzany przez Izbę Przemysłowo - Handlową w Lublinie i mający zobrazować bogactwa i możliwości wywozowe Wołynia, dalej — Rzemiosło i Turystyka, indywidualne zniżki kolejowe dla zwiedzających oraz Wielka Wystawa Hodowlana połączona z remontem koni, dają gwarancję, że tegoroczne VI Targi Wołyńskie przewyższą pod każdym względem swoje własne, dotychczasowe wyniki.

W czasie trwania tegorocznych Targów odbędzie się szereg zjazdów, kursy instrukcyjne i uroczystości o charakterze ludowym, co zwiększy wydatnie liczbę zwiedzających, która w r. ub. wyniosła przeszło 77 tysięcy, i pozwoli wystawcy na zapoznanie ze swemi wyrobami najszerszych mas konsumentów.

Daje to znaczne możliwości zawarcia tranzakcyj, jakie przed przemysłowcem, kup-

cem i rolnikiem otwierają Targi Wołyńskie, dążące w swojem założeniu do ułatwienia producentom nawiązania bezpośredniego kontaktu z odbiorcą.

Ceny stoisk i reklam przedstawiają się jak następuje:

1) W pawilonie głównym:
stoiska zewnętrzne po 80 zł
stoiska wewnętrzne 3 × 4 m. po 150 zł
stoiska narożne 4 × 4 m. po 200 zł

2) W innych pawilonach: za 1 m² po 10 zł
za stoisko narożne dopłata 10 zł

3) Wolna przestrzeń na terenie parku 1 m² po 3 zł

4) Na terenie wesołego miasteczka 1 m² po 2 zł

5) Za ustawienie stolika lub budki drobnego handlu 20—30 zł (zależnie od zajętej przestrzeni).

6) Stoiska dla zwierząt:
pod dachem: stoisko dla koni lub bydła od sztuki 5 zł
stoisko dla trzody chlewnej (na 3 sztuki) 5 zł
prosięta, owce itp. od sztuki 1 zł
klatki dla drobiu lub królików (na 5 sztuk) 3 zł
Na wolnej przestrzeni przy wejściu: od sztuki koni lub bydła 2 zł

7) Wywieszenie reklamy na terenie 1 m² 5 zł

8) Ogłoszenia w katalogu (wydawnictwo prywatne):
1 str. 150 zł, ½ str. 80 zł, ¼ str. 45 zł, ⅛ str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł.

Wystawcy korzystają z 10 proc. rabatu.

Reklama megafonowa — do umowy.

WYDAWNICTWA

NALEPKI — PROJEKTOWANIE I OCENA.

Rzeczowo ujęta praca, omawiająca w przystępny i obrazowy sposób jak należy projektować nalepki na różnych towarach. Bez umiejętnie i starannie opracowanej nalepki niema powodzenia. Czytelnik może zorjentować się w właściwościach i doborze różnych kolorów oraz sposobach oryginalnego ujęcia nalepki. Udatne podkreślenie różnic między nalepkami dawniejszemi i nowoczesnemi, oraz krytyczne omówienie takich wymogów jak prostota i wartość grupowa nalepek zawierają dużo praktycznych obserwacyj. Przytem praca uwypukla stale podstawowy warunek, tj. zdolność wyróżniania się nalepek, przytaczając liczne przykłady jak opracowano różne nalepki wzorowe, które następnie wykazały dużą skuteczność propagandową. Autor nie zapomniał również o napisach na nalepkach, podając również szereg podstawowych zwrotów w językach obcych, a zwięzły rozdział o sposobach krytycznej oceny nalepek pozwala każdemu w formie zasadniczych pytań zanalizować swoje lub cudze nalepki.

Praca jest ilustrowana licznemi odbitkami nalepek z podkreśleniem ich stron dodatnich lub ujemnych.

Duża pomoc dla każdego postępowego przemysłowca i handlowca, jak również dla zakładów graficznych, artystów i szkół.

R. 1935, str. 43, cena zł 1,80.

—o—

Na wydawnictwa Izby nie trzeba pisać zamówień. Wystarczy wpłacić należność do P. K. O. na konto Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie Nr. 18730, podając na odwrocie blankietu nadawczego tytuł zamówionej książki, a książka zostanie wysłana odwrotną pocztą bez doliczania kosztów przesyłki.

KOMUNIKATY

W SPRAWIE WYDAWANIA DYPLOMÓW SUBSKRYBENTOM POŻYCZKI INWESTYCYJNEJ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do publicznej wiadomości, że przedsiębiorstwa handlowe, znajdujące się w jej okręgu, które subskrybowały Pożyczkę Inwestycyjną według norm. zaleconych przez Związek Izb w porozumieniu z Naczelną Radą Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego oraz Zarządem Głównym Centrali Związku Kupców w Warszawie i Stowarzyszeniem Przedstawicieli Handlowych — mogą w czasie *od dnia 22 lipca br. do dnia 7 sierpnia rb.* zwracać się do Izby (Gdynia, ul. Świętojańska 36) względnie do jej Ekspozytury w Bydgoszczy (Nowy Rynek 10), celem uzyskania dyplomu, stwierdzającego wzięcie udziału w subskrypcji.

Dyplomy wydawane będą po złożeniu dowodów, stwierdzających wpłacenie przypadających III rat oraz okazaniu świadectwa przemysłowego

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CAPELLA	29. 7.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA	30. 7.
s/s CIESZYN	5. 8.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN	6. 8
s/s IMATRA	26. 7.	**Kotka, Wiberg** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s IMATRA	26. 7.
		ESTONJA		
s/s CAPELLA	1. 7.	**Tallinn**	s/s CAPELLA	2. 7.
s/s ŚLĄSK	8. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CIESZYN	9. 7.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		ŁOTWA		
s/s MINOS	29. 7.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s MINOS	29. 7.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	11. 8.
s/s ANNELIESE	29. 7.	**Ryga** *(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s ANNELIESE	29. 7.
		LITWA		
s/s MARIEHOLM	2. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni	s/s MARIEHOLM	2. 8.
s/s MAGNUS	11. 8.	**Kłajpeda — Memel** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	12. 8.
		SZWECJA		
s/s TCZEW	27. 7.	**Stockholm — Norrköping** *(Żegluga Polska, S. A.)* co 10 dni	s/s TCZEW	29. 7.
		Stockholm — Kalmar *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 10 dni		
s/s FIOR DI MANDORLO	17. 8.	**Stockhlom, Göteborg** co 3 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	27. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	27. 7.
s/s ODER	3. 8.	co tydzień	s/s ODER	3. 8.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s AJAX	29. 7.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s AJAX	29. 7.
s/s TIBERIUS	5. 8.	co tydzień	s/s TIBERIUS	5. 8.
		Rotterdam		
s/s PUCK	30. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	31. 7.
s/s CIESZYN	6. 8.	co tydzień	s/s ŚLĄSK	6. 8.
s/s JUPITER	1. 8.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUPITER	1. 8.
s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.	1—2 razy w tygodniu	s/s OSKAR FRIEDRICH	5. 8.
s/s BUTT	29. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	29. 7.
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
s/s WIBORG	30. 7.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	30. 7.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	30. 7.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	31. 7.
s/s CIESZYN	6. 8.	co tydzień	s/s CIESZYN	6. 8.
s/s BUTT	29. 7.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	29. 7.
s/s BUSSARD	8. 8.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	8. 8.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	30. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s WARSZAWA	3. 8.
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
s/s MAGNUS	12. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MAGNUS	12. 8.
s/s HALFDAN	26. 8.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	26. 8.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
s/s LARACHE	3. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s LARACHE	3. 8.
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s LARACHE	3. 8	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s LARACHE	3. 8

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	7. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	7. 8.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	29. 7.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	29. 7.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s CHORZÓW	27. 7.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s CHORZÓW	27. 7.
s/s LOTHAR	30. 7.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s LOTHAR	30. 7.
s/s RUDOLF	3. 8.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s RUDOLF	3. 8.
		Bremen		
s/s MINOS	29. 7.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS	29. 7.
s/s HECTOR	5. 8.	co tydzień	s/s HECTOR	5. 8.
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s J. C. JACOBSEN	31. 7.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s J. C. JACOBSEN	1. 8.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	8. 8.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	8. 8.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty:** **Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s AKERSHUS ok.	3. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AKERSHUS ok.	3. 8.
		Zachodnio - norweskie porty: **Stavanger — Bergen — Trondheim** **i inne**		
s/s JAEDEREN	6/7. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	10. 8.
		WYSPY W. BRYTANJI **Londyn**		
s/s LECH	29/31. 7.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie	s/s LECH	1. 8.
s/s BALTONIA	5/7. 8.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie	s/s BALTONIA	8. 8.
s/s LWÓW	29/31. 7.	**Hull**	s/s LWÓW	1. 8.
s/s LUBLIN	5/7. 8.	co tydzień	s/s LUBLIN	8. 8.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	1. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	1. 8.
s/s SVANHOLM	15. 8.	co 1—2 tygodnie	s/s SVANHOLM	15. 8.
s/s KATHOLM	17. 8.		s/s KATHOLM	17. 8.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Walencja — Barcelona		
s/s BODIL	31. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	s/s BODIL	31 7.
		Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
s/s CALABRIA	5. 8.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s HISPANIA	7. 8.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
s/s BROHOLM	23. 8.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM	23. 8.
		Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo		
s/s FIOR DI MANDORLO	8. 8.	*(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s FIOR DI MANDORLO	18. 8.
		PORTY LEWANTU **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa**		
m/s SMÅLAND	5. 8.	*(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)*	s/s FREDENSBORG	27. 7.
m/s ERLAND	20. 8.	co 1—2 tygodnie	m/s SMALAND	6. 8.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
s/s SONGDALE	13. 8.	*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s SONGDALE	13. 8.

B. Porty dalsze

		Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)		
s/s SCANPENN	1. 8.	*(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANMAIL	30. 7.
		New York — Halifax		
s/s PUŁASKI	14. 8.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	s/s PUŁASKI	17. 8.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
m/s PACIFIC	28. 7.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	m/s SANTOS	29. 7.
m/s BRASIL	10. 8.	co 3 tygodnie		
s/s ORIENT	28. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s BORE VIII	5. 8.
		Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques		
m/s KAAPAREN	27. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s KAAPAREN	27. 7.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)		
s/s MENELAUS	10. 8.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF BRISTOL s/s MENELAUS	27. 7. 17. 8.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
s/s SUMATRA	28. 8.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON	26. 8.
		PORTY GULFU **Houston, Galveston, New Orleans**		
m/s TAMPA	30. 7.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu	m/s TAMPA	15. 8.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin". oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

26 lipca:

s/s TRUDE SCHÜNEMANN po drzewo, PAM.
s/s BETISLAJ po węgiel. Polrob.
s/s RINA CORRADO po węgiel. Polrob.
s/s ROBUR V po węgiel, Polrob.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s SPICA po węgiel, PAM.
s/s KATOWICE po węgiel. PAM.
s/s BUTTERFLY po węgiel. Polrob.
s/s ERCOLE po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ADELE TRABER po węgiel. Progress.

27 lipca:

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i lad.. Żegluga Polska.
s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyladowania i ład., Żegluga Polska.
m/s KAAPAREN lin. z południowej i zachodn. Afryki dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s FREDENSBORG dodatk. lin. po ładunek na Lewant, Polska - Lewant.
s/s KOŚCIUSZKO powrotny z wycieczką ze Stockholmu, Gdynia — Ameryka L. Ż.
s/s CITTA DI BERGAMO lin. ze Stockholmu po ładunek do Valencji. Barcelony i portów zachodnio-italskich, Rum. & Burton.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s INGVALL po węgiel, PAM.
s/s ASPO po węgiel, PAM.

28 lipca:

s/s ORIENT lin. z Rio. Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
m/s PACIFIC lin. z Rio, Santos. Buenos Aires dla wyładowania, PAM.

29 lipca:

m/s SANTOS lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s AJAX lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania. Reinhold.
s/s BUTT lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy dla wylad. i ladowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s LECH lin. (lub 31-go via Gdańsk) z Londynu z towarami. Polbrit.
s/s LWÓW lin. (lub 31-go via Gdańsk) z Hull z towarami. Polbrit.
s/s CAPELLA lin. z Tallinna/Helsinek dla wylad. i ładowania. Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zachodnio - szwedzkich dla wyład. i ładowania. Behnke & Sieg.
s/s UTKLIPPAN po węgiel. PAM.
s/s HELIOS po węgiel, PAM.

30 lipca:

s/s WARSZAWA lin. z Havre/Cherbourg dla wyład. i ładowania. przyjmuje emigrantów, Polbrit.
m/s TAMPA lin. z portów Gulfu dla wylad., Bergenske.
s/s BODIL lin. po ładunek do zachodnio - śródziemnomorskich portów, PAM.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyładowania i ładowania, żegluga Polska.
s/s WIBORG lin. z Ro terdamu dla wyładowania i ładowania, Lenczat.
s/s BERTA po węgiel, Progress.
s/s VALENCIA po węgiel, Bergenske.
s/s KATINA BULGARIS po węgiel, PAM.

31 lipca:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s EISE H. STINNES po węgiel, PAM.
s/s SOLSTAD po węgiel, PAM.

1 sierpnia:

s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s JUPITER lin. z Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Wolff.
s/s ULMUS po drzewo, PAM.
s/s ELLEN po cukier, PAM.

2 sierpnia:

s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu z bananami i drobnicą, PAM., żegluga Polska.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu, Kalmaru i Kłajpedy dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s CHARLOTTE CORDS z ładunkiem chloranu potasu, Behnke & Sieg.
s/s VESUVIA po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s HADJIPATERAS po węgiel, Behnke & Sieg.

3 sierpnia:

s/s KOŚCIUSZKO powrotny z wycieczką z Kopenhagi, Gdynia — Ameryka L. ż.
s/s RUDOLF lin. z Hamburga dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s LARACHE lin. z portów Hiszpanji, Portugalji i Marokka, Bergenske.
s/s ODER lin. z Leith/Grangemouth dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s ERNST H. STINNES 11 po węgiel, PAM.

5 sierpnia:

s/s BORE VIII lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
m/s SMALAND lin. z Istanbul, Izmir i Alexandrji dla wyładowania, ładuje do głównych portów Lewantu, Polska-Lewant.
s/s HECTOR lin. z Bremy dla wyład. i ładowania do Rygi i Bremy, Wolff.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ładowania, Prowe.
s/s TIBERIUS lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.
s/s ŚLĄSK lin. z Tallinna/Helsinek dla wyładowania i ładowania do Rotterdamu i Antwerpji, żegluga Polska.
s/s BALTONIA lin. (lub 7-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. (lub 7-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s PHAEDRA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s CALABRIA lin. dla wyładowania z portów zachodnio - śródziemnomorskich, Bergenske.
s/s SCOTIA po węgiel, PAM.